

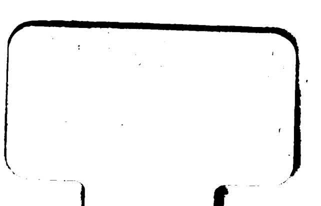
FELL

Durchsuchungsrecht im seekrieg

1908




173
4



43

C o

Das Durchsuchungsrecht im Seekrieg.

695

INAUGURAL-DISSERTAION

verfasst und der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der rechts- und staatswissenschaftlichen

Doktorwürde

vorgelegt von

Hermann Fell

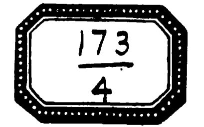
aus Niederbexbach.



Würzburg

Buchdruckerei Heinrich Braunwarth, V. Bauch Nachf.

1908.



Referent: Prof. Dr. Chr. Meurer.

Herrn **Viktor Bernhardt,**

Prokuristen

der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft

gewidmet.

Motto:

»Die verschiedenen Völker müssen einander im Frieden soviel wie möglich nützen, im Kriege so wenig wie möglich schaden, ohne ihre wahren Interessen zu verletzen.«

Montesquieu.

Inhalt.

	Seite
Literatur	7
Einleitung	9
§ 1. Begriff des Durchsuchungsrechts	11
§ 2. Berechtigung des Durchsuchungsrechts	13
§ 3. Geschichtliche Entwicklung des Durchsuchungsrechts	21
§ 4. Subjekt des Durchsuchungsrechts	34
Kaperschiffe	36
§ 5. Objekt des Durchsuchungsrechts	42
I. Schiffe des Feindes	42
II. Schiffe des eigenen Landes	43
III. Schiffe der Neutralen	43
IV. Lazarettschiffe	50
1. Militärische Lazarettschiffe	51
2. Die feindlichen Privatlazarettschiffe	59
3. Die neutralen Privatlazarettschiffe	60
4. Die staatlichen Lazarettschiffe neutraler Staaten	61
5. Neutrale Verwundetentransportschiffe	62
6. Die feindlichen Verwundetentransportschiffe	64
§ 6. Durchbrechung des Prinzipes der Durchsuchung aller Schiffe	65
1. Kartellschiffe	65
2. Kriegsschiffe der Neutralen	66
3. Neutrale Staatspostschiffe	69
4. Schiffe unter Konvoi	71
§ 7. Zweck des Durchsuchungsrechts	81

§ 8. Zeitliche Beschränkung des Durchsuchungsrechts 84
1. Kriegseröffnung 85
2. Waffenstillstand 86
3. Einstellung der Feindsetigkeiten 87
§ 9. Beurteilung des Durchsuchungsrechts während eines Bürgerkrieges 88
§ 10. Örtliche Begrenzung des Durchsuchungsrechts 91
1. Eigenes Seegebiet 91
2. Seegebiet des Gegners 93
3. Offene Meer 93
4. Rechtliche Stellung der Kolonien während eines Krieges 94
5. Neutrales Seegebiet 95
6. Meerengen und Kanäle 96
§ 11. Gang des Verfahrens 98
1. Anhalterecht *(droit d'arrêt)* 98
2. Untersuchungsrecht *(droit de visite)* 103
3. Durchsuchung *(droit de recherche)* 110
4. Konfiskation *(droit de saisie)* 115
§ 12. Befreiung eines beschlagnahmten Schiffes 116
1. Selbstbefreiung 116
2. Befreiung durch den Gegner 117
§ 13. Verfahren vor dem Priesengericht 119
§ 14. Rechtliche Stellung eines schon einmal durchsuchten Schiffes 121
§ 15. Missbrauch des Durchsuchungsrechts 123
§ 16. Amtliches Beglaubigungszeugnis 126
Schluss 130

ooooooooo

Literatur.

Annuaire de l'institut de droit international.

Attlmayr, Die Elemente des internationalen Seerechts und Sammlung von Verträgen. Wien 1872/73.

Bluntschli, Das Beuterecht im Seekrieg und das Seebeuterecht insbesondere. Nördlingen 1878.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, ergänzt durch Fauchille. Berlin 1904.

Bowles, The declaration of Paris of 1856. London 1900.

Bulmerincq, Völkerrecht, Tübingen. 1884.

Bynkershoek, Quaestiones iuris publici. Paris 1737.

— De dominio maris. 1703.

Calvo, Le droit international théorique et pratique. Paris 1896.

Cocceji, De iuri belli in amicos.

Fauchille, Du blocus maritime. Paris 1882.

Gauchy, Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. Paris 1862.

Geffcken, Règlement des lois et contumes de la guerre (Revue de droit international XXVI).

Gessner, Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerrechts. Bremen 1855.

— Le droit des neutres sur mer. Berlin 1876.

— Kriegführende und neutrale Mächte. Berlin 1877.

Grotius. mare liberum. 1633.

— De iure belli ac pacis, libri tres. Paris 1720.

Grund, Das Durchsuchungsrecht. Leipzig 1842.

Hautefeuille, Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. Paris 1849.

— Histoire des origines, des progrès et des varitions du droit maritime international. Paris 1858.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. Berlin 1882.

Heineccius, De navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis. Hallae 1740.

Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer Heidelberg 1900.

Hirsch, Kriegskontrebande und verbotene Transporte in Kriegszeiten. Landau 1897.

Holland, A manuel of naval prize law. London 1888.

v. Holzendorff, Handbuch des Völkerrechts. Hamburg 1887.



Hübner, Traité de la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis. La Haye 1758.

v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.

Kapp, Friedrich der Grosse und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Leipzig 1871.

Kent, Commentaries on American Law. Newyork 1840.

Kleen, De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres. Paris 1893.

— Lois et usages de la neutralité. Paris 1898—1900.

Klüber, Europäisches Völkerrecht. Schaffhausen 1851.

Lawrence, The principles of international law. London 1898.

Lehmann, Die Zufuhr von Kriegskontrebandewaren nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler. Berlin 1877.

v. Liszt, Völkerrecht. Berlin 1906.

Lueder, Die Genfer Konvention. Erlangen. 1876.

v. Martens, Völkerrecht. Berlin 1883.

— Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifes aux rapports de droit international. Leipzig 1901.

Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, Bd. II 1907.

v. Mirbach, Das Durchsuchungsrecht. Berlin 1903.

Neumann, Grundriss des heutigen europäischen Völkerrechts. Wien 1877.

Ortolan, Regles internationales et diplomatie de la mer. Paris 1845.

Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 1882.

— Manuel de droit maritime international. 1884.

— Handbuch des allgemeinen Seerechts im deutschen Recht. 1884.

Phillimore, Commentaries upon international law. London 1879/89.

v. Poschinger, Die deutschen Handels- und Schiffahrtsverträge. Berlin 1892.

Reddie, Researches historical and certical in martime international law (Revue de droit internat.)

Revue de droit international et de législation comparée. Brüssel und Leipzig.

Riviers, Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1889.

Schlegel, Sur la visite des bâtiments neutres. Kopenhagen 1800.

Tecklenborg, Die Freiheit des Meeres. Bremen 1870.

Ullmann, Der deutsche Seehandel und das Seekriegs- und Neutralitätsrecht. Berlin 1900.

Valentino, Aide mémoire de l'officier de marine. Paris 1897.

v. Vattel, Le droit des gens. Paris 1863.

Wheaton, Elements of international law. London 1904.

Wiegner, Kriegskontrebande. Berlin 1904.



Einleitung.

Im Oktober des vorigen Jahres war in Berlin die *International Law Association* zusammengetreten, um in ihrem rastlosen Streben, die Völker einander näher zu bringen, einen kleinen Schritt vorwärts zu kommen. Unter den Fragen, die hier angeschnitten wurden, befand sich auch die alte Streitfrage über die Stellung der Neutralen in einem Seekriege. Unter den letzteren war wohl die brennendste Frage wieder diejenige, welche die Ausübung des Durchsuchungsrechts betrifft. Nicht weniger als drei Mitglieder der Gesellschaft sprachen über diesen wichtigen Punkt nnd suchten mit begeisterten Worten ihre Zuhörer für ihre Ansicht zu überzeugen. Das Auffallende bei diesen Reden war, dass jeder der drei Redner auf einem entgegengesetzten Standpunkt stand, diesen mit allen möglichen Gründen stützte und mit vollster Überzeugung dafür eintrat. Zuerst ergriff der Brüsseler Anwalt Gaston de Leval das Wort. Er verfocht den Satz, dass der Neutrale während eines Seekrieges zwischen zwei anderen Nationen seine internationale Stellung voll und ganz behalte, dass der Kriegführende nichts unternehmen dürfe, was irgendwie diese Stellung beeinträchtigen könnte. Zur Ausübung des Durchsuchungsrechts dürften nur solche Schiffe verwendet werden, welche endgültig und für die ganze Dauer des Krieges von den Kriegsparteien dazu bestimmt und ermächtigt seien. Eine Abschaffung des Durchsuchungsrechts selbst könne vorerst noch nicht erfolgen.

Der zweite Redner, Mr. Stephens-London, trat für eine völlige Beseitigung des Durchsuchungsrechts neutra-

ler Schiffe ein. Nur das Visitationsrecht soll vorläufig noch dem Kriegführenden zustehen, lediglich zu dem Zweck um festzustellen, ob das angehaltene Schiff ein neutrales sei. Daher solle jedes neutrale Schiff ein amtliches Beglaubigungszeugnis mit sich führen, welches die Nationalität eines Schiffes angebe. Aber auch das Visitationsrecht solle beseitigt werden, sobald die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigentums zur See anerkannt sei.

Mr. Roland Williams-London war gerade der gegenteiligen Ansicht. Er stellte den Satz auf: Das Durchsuchungsrecht kann niemals abgeschafft werden, es ist ein unbedingt notwendiger Bestandteil des Seekriegs, auf das man ebensowenig verzichten kann wie auf den Krieg selbst. Die Kriegführenden würden sich ein solches Recht niemals nehmen lassen.

Die Fragen, über welche diese drei Redner gesprochen, wurden sofort einer Kommission überwiesen, welche in der nächsten Versammlung darüber Bericht erstatten soll. Denn man war sich sogleich darüber klar, dass man doch zu keinem befriedigenden Ergebnis kommen würde, wenn über einen Punkt solch verschiedene Ansichten herrschten, und dass es daher ganz zwecklos sein würde, sich eingehender auf der Konferenz mit diesen Fragen zu befassen.

Durch diese Vorgänge auf dem Kongress bin ich zu vorliegender Arbeit veranlasst worden. Sie soll in kurzen Zügen das Wesen und das Anwendungsgebiet des Durchsuchungsrechts vor Augen führen und vor allem die wichtigste Frage dieses Rechts: »Kann man das Durchsuchungsrecht beseitigen oder muss man es dem Kriegführenden einräumen?« beantworten helfen. Möge es der Arbeit vergönnt sein im bescheidenen Masse zur Lösung einer der brennendsten Fragen im grossen Völkerrechtsgebiet ein Scherflein beizutragen.

§ 1.

Begriff des Durchsuchungsrechts.

Unter Durchsuchungsrecht versteht man die Befugnis der kriegführenden Staaten durch ihre Kriegsschiffe die Privatschiffe der Neutralen anzuhalten und zu durchsuchen. Dieses Recht der Kriegführenden hat von jeher die stärksten Anfechtungen erfahren, weil es eine Verletzung der Rechte der Neutralen sei; inwieweit dieser Einwand begründet ist, wollen wir an einer späteren Stelle erörtern. Hier soll zunächst nur der Begriff des Durchsuchungsrechts festgestellt werden, worüber auch die verschiedensten Meinungen herrschen. Schon bei dem blossen Sprachgebrauch finden wir ganz von einander abweichende Ansichten: die die einen fassen ihn enger, die andern weiter. Zu den letzteren gehören die Engländer und zum Teil auch die Franzosen, obwohl wir auch zwischen diesen zwei Nationen wieder einen kleinen Unterschied finden. Die Engländer bezeichnen mit dem Ausdruck: «*right of visit and search*» das, was wir mit dem Wort »Durchsuchungsrecht im weiteren Sinne« meinen, nämlich das Recht, das Schiff anzuhalten, seine Papiere zu prüfen und zu durchsuchen. Aber auch hier unterscheiden einige Schriftsteller, so zum Beispiel Philimore, zwischen *right of Visit:* dem Recht die Papier zu prüfen und dem *right of search:* dem Recht eine eigentliche Durchsuchung des Schiffs (der Schiffsräume) vorzunehmen. Ferner machen sie einen Unterschied zwischen dem Durchsuchungsrecht im Krieg und dem Durchsuchungsrecht im Frieden: das *right of approach,* wie sie letzteres nennen, entspricht unserem «Prüfungsrecht» der Schiffspapiere, deckt sich also mit dem *right of visit* im Krieg.

Einen noch umfassenderen Ausdruck als die Engländer haben die Franzosen mit ihrem «*droit de visite*», welches dem englischen *right of visit and search* entspricht. Indess verstehen viele Franzosen unter dem *droit de visite* nur die Prüfung der Schiffspapiere; das Recht die Schiffsräume zu durchsuchen, bezeichnen sie als *droit de recherche*. So unterscheidet Hautefeuille scharf zwischen dem *droit de visite* und dem *droit de recherche*. Wir Deutsche sind genauer in unseren Begriffsbestimmungen und machen einen Unterschied zwischen dem Anhalte-, dem Untersuchungs- und dem Durchsuchungsrecht; fast alle unsere Schriftsteller stimmen hierin überein und zwar mit vollem Recht. Denn es ist doch etwas ganz anders, wenn eine blosse Prüfung der Schiffspapiere vorgenommen wird, die in ganz kurzer Zeit erledigt ist, als wenn eine vollständige, bis ins kleinste gehende Durchsuchung der einzelnen Schiffsräume stattfindet, die sicherlich lange Zeit beansprucht und für den Neutralen sehr unangenehme Folgen haben kann. Bulmerincq (Marquadsen's Handbuch des öffentlichen Rechts I, [2] Seite 372) unterscheidet scharf zwischen dem Anhalterecht (*droit d' arrêt*), dem Visitationsrecht (*droit de visite*) und dem Durchsuchungsrecht (*droit de recherche*). Er versteht unter Visitationsrecht «die völkerrechtliche Befugnis dazu autorisierter Schiffe, Privatschiffe zu visitieren» und meint damit, das dem Kriegführenden eingeräumte Recht durch Prüfung der Papiere die Nationalität des Kauffahrteischiffes und die Beschaffenheit der verladenen Waren festzustellen. Das Durchsuchungsrecht ist nach ihm «das Recht, sie (die Privatschiffe) zu durchsuchen,« mit anderen Worten eine wirkliche Durchsuchung der einzelnen Schiffsräume, verbunden mit dem Öffnen von Kisten und Kasten. Seine Unterscheidung zwischen *droit de visite* und *droit de recherche* begründet Bulmerincq damit, dass die einzelnen Verträge nur von dem Visitationsrecht reden. Diese Begründung lässt sich nach meiner Meinung

nicht halten; denn wenn ein Vertrag kurzweg von dem Visitationsrecht spricht, so ist darunter nicht der enge Begriff von der Prüfung der Schiffspapiere zu verstehen, sondern hier ist mit Visitationsrecht der umfassendere Begriff gemeint, nämlich Prüfungs- und Durchsuchungsrecht, zudem es auch nicht wenig Schriftsteller gibt, die mit dem *droit de visite* sogar die drei Rechte zusammenfassen, das *droit d' arrêt, droit de visite* und *droit de recherche.* Richtiger erscheint mir die zweite Begründung Bulmerincq's, wonach in den Prisenreglements die Vorschrift enthalten sei, die Durchsuchung solle je nach dem Ergebnis der Visitation stattfinden; denn darnach machen auch schon die Prisenreglemente einen offensichtlichen Unterschied zwischen *droit de visit* und *droit de recherche.* Ich habe oben davon gesprochen, dass wir Deutsche die drei Rechte scharf von einander abgrenzen im Gegensatz zu den Franzosen; indes manchmal sind auch wir in unserem Sprachgebrauch ungenau und bezeichnen oft mit dem Wort «Durchsuchungsrecht» den ganzen Vorgang der Durchsuchung, also das *droit d' arrêt, droit de visite* und *droit de recherche.* Allein diese Ungenauigkeit erstreckt sich doch nur auf den Sprachgebrauch im gewöhnlichen Verkehr, in der Theorie haben alle unsere Schriftsteller die einzelnen Rechte wohl auseinander gehalten.

§ 2.

Berechtigung des Durchsuchungsrechts.

In dem vorigen Paragraphen habe ich schon kurz angedeutet, dass das Durchsuchungsrecht zu denjenigen völkerrechtlichen Befugnissen gehört, deren Ausübung die grössten Anfechtungen erfahren haben und auch in der Zukunft erfahren werden. Denn es ist ja eine bekannte Tatsache, dass es immer wieder Leute gibt, die allgemein anerkannte und wohlbegründete Rechte zu leugnen und zu wider-

legen suchen, manchmal oft aus blosser Opposition und Unzufriedenheit mit den bestehenden Verhältnissen; indess die letztere Kategorie wollen wir kurz übergehen. Etwas anders ist eine Auseinandersetzung mit denjenigen, die aus vollster Überzeugung ihre Ansichten vertreten und auch ganz passable Beweise dafür zu bringen imstande sind. Denn gerade durch solche Auseinandersetzungen können beide Teile gar oft das Unrichtige und Irrige ihrer Behauptungen erkennen und darnach leicht dieselben korrigieren. Solche literarische Kämpfe sind des Durchsuchungsrechts wegen schon viele ausgefochten worden, die nur dazu beigetragen haben, das Wesen dieses Rechts klarer und fester zu bestimmen. Gewiss hat es auch solche Leute gegeben, die von einem ganz einseitigen Standpunkt aus das Durchsuchungsrecht betrachtet haben und zu ihnen zählen ganz namhafte Schriftsteller, doch hievon sei weiter unten die Rede.

Ich will nun auf die Frage der Berechtigung des Durchsuchungsrechts näher eingehen. In der Theorie wie in der Praxis ist einheitlich die Ansicht durchgedrungen, das Schiff auf dem offenen, freien Meere ist nichts anderes als ein schwimmender Teil des Heimatstaates, ein durch die dazwischen liegende Wassermenge abgetrenntes Stück heimatlichen Bodens. Über diesen schwimmenden Teil hat der Heimatstaat kraft seiner Gebietshoheit die alleinige Jurisdiktion ebensogut wie über jeden anderen Teil seines Gebietes. Wenn nun ein fremder Staat durch seine Kriegsschiffe während des **Friedens** ein nicht seiner Jurisdiktion unterworfenes Handelsschiff anhalten oder gar durchsuchen lässt, so greift er durch diesen Akt in fremdes Gebiet ein, verletzt hiermit die Souveränität des Staates, dem das angehaltene, bezw. durchsuchte Handelsschiff angehört. Dass eine Verletzung der Rechte im gegebenen Falle vorliegt, kann auf gar keine Weise bestritten werden und dass sich der betreffende Staat eine solche Missachtung seines Rechts nicht gefallen zu lassen braucht, liegt auf der Hand. Eine

andere Frage ist es allerdings, ob der angegriffene Staat auch sein gutes Recht gelten machen und wo möglich durchsetzen kann, was leider oft nicht der Fall ist, weil in einer solchen Lage gewöhnlich das Recht des Stärkeren entscheidet.

Daraus folgt: Abgesehen von dem vertragsmässig eingeräumten Durchsuchungsrecht gibt es im Frieden ein solches nicht; das Schiff ist und bleibt nur seinem Heimatstaate unterworfen und da kein Staat mehr oder weniger Staat ist als der andere und die Souveränität des einen Staates gerade so ausschliessend wirkt wie die Souveränität des anderen, kann und darf sich der eine Staat niemals eine Jurisdiktion über Gebietsteile des andern Staates anmassen; tut er es dennoch, dann tritt er das gute Recht des anderen mit Füssen. Oder was für Gründe könnte denn der angreifende Staat geltend machen, um sein Vorgehen zu rechtfertigen? Kann er sich darauf berufen, dass sein Handel der berechtigere sei? Nein, im völkerrechtlichen Verkehr ist das eine Handelsvolk gerade so viel am Handel interessiert als das andere und das Interesse des einen hat so gut seine Berechtigung wie das des anderen. Oder könnte er sich darauf stützen, kraft seiner Macht sei er zur Ausübung einer Seepolizei und Oberaufsicht über die anderen Staaten berufen? Mit nichten, ein Staat hat niemals ein Oberaufsichtsrecht über die anderen, wenn er auch der mächtigere ist; sehr oft eignet er sich allerdings ein solches Recht mit Gewalt zu, aber Gewalt ist in den wenigsten Fällen auch Recht. Zudem kommt hier noch besonders die Freiheit des Meeres inbetracht. *Mare est liberum* ist längst die Parole für alle Nationen und wird es auch bleiben. Aus welchem Grunde dürfte nun hinsichtlich dieser allgemein anerkannten Meeresfreiheit ein Staat das Durchsuchungsrecht ausüben! Ist es denn nicht geradezu das direkte Gegenteil von Freiheit, wenn ein ruhig dahersegelndes Kauffahrteischiff von einem fremden Kriegsschiff gezwungen wird,

seine Fahrt zu unterbrechen, eventuell sich einer zeitraubenden Durchsuchung zu unterwerfen? Ich glaube kaum, dass sich jemand finden wird, der noch hier von Freiheit ernstlich sprechen könnte; denn sobald einmal Zwang ausgeübt wird, kann man von Bewegungsfreiheit nicht mehr reden. Aus den angeführten Gründen kommt man zu dem Ergebnis, dass ein Durchsuchungsrecht im Frieden — abgesehen von dem Fall, dass es vertragsmässig eingeräumt ist — unter gar keinen Umständen ausgeübt werden darf.

Wie liegt nun die Sache während eines **Krieges**? Da das Völkerrecht die Kriegführung nicht verbietet, sondern sogar seiner fürsorglichen Ordnung unterwirft und so zu einem Kriegsrecht kommt, so müssen auch die Anwendung von solchen Mitteln erlaubt sein, die unbedingt notwendig sind, um überhaupt Krieg führen zu können. Denn was nützte es uns die Berechtigung des Krieges, der Anwendung von Gewalt anzuerkennen, wenn man uns die Mittel nimmt, Krieg zu führen! Dass diese Mittel sehr verschieden sind und daher ganz verschieden beurteilt werden müssen, liegt auf der Hand, dass ferner manche von diesen Mittel nicht gerecht und auch nicht berechtigt sind, bedarf auch keiner weiteren Erörterung. Zu welchen Mitteln gehört nun die Ausübung des Durchsuchungsrechts, zu den gerechten und daher erlaubten oder zu den ungerechten und daher verwerflichen? Die Antwort auf diese Frage können wir erst dann geben, wenn wir uns darüber klar sind, ob das Recht des Kriegführenden oder das des Neutralen vorgeht. Bei einem Kriege handelt es sich meistens um das »Sein« oder Nichtsein eines Staates, um Fortbestehen oder Aufhören eines Gemeinwesens, um Selbständigkeit oder Abhängigkeit eines staatlich geordneten Organismus. Dagegen bedeutet die Ausübung des Durchsuchungsrechts für den Neutralen eine Verletzung seiner Souveränität durch den kriegführenden Staat, eine Verletzung der Handelsinteressen seiner Untertanen. Hiernach kommen

wei Rechte mit einander in Kollision: einmal die Existenz es Kriegführenden, sodann die blosen Handelsinteressen er Untertanen des neutralen Staates. Welches Recht ist un hier das berechtigere? Unzweifelhaft dasjenige des Kriegführenden. Und da ferner der im Kriege befindliche taat eine Unterstützung seines Gegners durch die Neutralen icht zu dulden braucht, muss man ihm auch die Möglich-eit geben, eine solche Begünstigung zu verhindern. Das st aber nur möglich durch die Ausübung des Durchsuch-ngsrechts. Für eine Zulassung dieses Rechts haben sich ie meisten Schriftsteller erklärt, besonders die Deutschen[1]) ind hierin einig.

---

[1]) Heffter, das europäische Völkerrecht der Gegenwart auf den bisherigen Grundlagen. Berlin 1882, S. 359: »Obgleich von mehreren Schriftstellern schon während des vorigen Jahrhunderts den Kriegführenden ein eigentliches Recht iezu, neutralen Staaten gegenüber, nach dem Prinzip der Unabhängigkeit und Freiheit aller Nationen, wenigstens in der einen oder anderen Hinsicht, nament-ich auf offenem Meere bestritten worden ist: so steht doch die Tatsache un-widerlegbar fest, dass alle Seemächte, welche nur irgend die Mittel dazu be-itzen, ein solches Heimsuchungsrecht in ihren Kriegen wirklich ausgeübt aben, und dass sie es gleichfalls auch anderen Seemächten in deren Kriegen, eils durch ausdrückliche Konvention, teils anch ohne solche und ohne Wider-spruch, ausgenommen bei vorkommenden Überschreitungen gewisser Grenzen, zugestanden haben.« In demselben Sinne äussert sich Gessner (das Recht des neutralen Seehandels. Bremen 1855) S. 93 ff.: »Sehr weit würde man aber fehl-greifen, darin, wie bisweilen geschehen ist, ein Zugeständnis der kontrahieren-den Teile finden zu wollen, dass dieses Recht erst durch Vertrag eingeführt werden müsse, weil es in dem allgemeinen Völkerrecht keine Stelle erhalten habe. Es sollte durch diese Verträge das Recht nur im allgemeinen bekräftigt, vorzüglich aber die Einzelheiten desselben geregelt und den darüber obwalten-den Streitigkeiten entzogen werden. . . . . . . Es ist das Durchsuchungs-recht neutraler Schiffe daher ein in sich selbst begründetes und selbständiges Recht, sondern nur zum Schutz des angegebenen ganz bestimmten Rechts zulässig«.

Aber auch die französischen[1]), amerikanischen[2]) un englischen[3]) Schriftsteller erkennen zum grössten Teil da Durchsuchungsrecht an.

Der bedeutendste Schriftsteller, der zwar die Aus übung des *droit de visite* zulässt, das *droit de recherch* aber mit aller Energie bestreitet, ist der Franzose Haute feuille, obwohl er zugibt, dass in der Praxis das *droit de re cherche* allgemein anerkannt ist und auch tatsächlich ausgeüb wird, obwohl er selbst gesteht, dass in den meisten Verträgen ein solches Recht ausdrücklich[4]) zugestanden und bis in

---

[1]) *Ortolan, Règles Internationales et Diplomatie de la mer, Pari 1845, p. 203: »De là, pour les belligérants, le droit de visiter les navire de commerce neutres, droit dont l' exercise n'est pas un acte d'autorité de juridiction sur les neutres, mais un acte de simple précaution preventive fondé sur le droit de popre conservation.«*

Hautefeuille, Histoire des progrés et des varitions du Droi Maritime International, Paris 1858, p. 216: »Le droit de visite est une création du droit secondaire, destinée à donner au belligérant la facilite de recon raître la nationalité des navires rencontrés en pleine mer, afin de pouvoi exercer son droit de guerre contre son ennemi, et êmpecher les neutres de s mêler aux hostilités, en transportant chez l'adversaire des marchandises d contrebande.«

[2]) *Wheaton, Elements of Internalional Law, London 1904, § 536 »The right of visitation and search is not a substantive and independen right, with which belligerents are invested by the law of nations for the pur pose of wantoly vexing and interrupting the commerce of neutrals. It is right growing ont of a greater right of capturing onemy's property, o contraband of war, and to be used, as means to an end, to enforc ethe exer cise of that right.«*

[3]) *Bowles, The Declaration of Paris of 1856, London 1900 S. 49 »Nevertheless the right of visitation and search is assuredly one of th mildest and the least susceptible of abuse that can be exercised.«*

[4]) Art. 6 der *Ordonnance russe de 1787 (De Martens, 1 IV p. 338* lautet: *»Puisque, sur les vaisseaux neutres qui font profession de porter d la contrebande de guerre à l'ennemi, il y a toujours doubles documents, i faut tâcher de s'enquérir, auprès du capitaine et des gens de l'équipage, s le naire n' est pas chargé de semblables munitions. S'il arrive que l*

leinste geregelt ist, obwohl er weiss, dass die meisten chriftsteller das Gegenteil seiner Ansicht vertreten, bleibt r doch bei seiner Auffassung, die er mit folgenden Grünen zu halten und zu beweisen sucht. Wenn auch in einelnen Verträgen das Durchsuchungsrecht eingehend gereelt sei, so sei das doch noch kein Beweis für die Rechtıässigkeit des Durchsuchungsrechts. Zudem gäbe es auch ölkerrechtliche Abkommen, in denen ein *droit de recherche* erade zu verboten sei. Hierbei stützt er sich auf den Art. 6 des Vertrags zwischen England und Frankreich vom ahre 1786, in welchem es heisst: *Et il sera libre au vaiseau qui les aura montrés (les papiers de bord), de poursuire sa route, sans qu' il soit permis de le molester et visier en façon quelconque . . . .»* *(De Martens, 1. IV. p. 155).* Aus diesem Vertrage gehe deutlich hervor, das *droit de echerche* sei ein »*abus de la force, une violation des droits lu neutre et des devoirs du belligerant.*» Allerdings kann nan aus dem Umstande, dass die einzelnen Verträge ein Durchsuchungsrecht enthalten und genau regeln, noch nicht lie Rechtmässigkeit dieses Rehhts ableiten, ebensowenig ann man andrerseits behaupten, dass diese Verträge ein Durchsuchungsrecht erst geschaffen, erst begründet haben. Nein, das Durchsuchungsrecht ist, wie oben ausgeführt, in notwendiges Mittel für den Kriegführenden zur Verıinderung der Unterstützung seines Gegners durch die Neutralen; da nun die Rechtmässigkeit des Krieges überıaupt nicht bestritten werden kann, muss auch die Berechigung des Durchsuchungsrechts als Teil des Krieges zugestanden werden; denn wenn das Ganze gerecht ist, kann

---

ilote ou quelqu'un de l'équipage en donne avis, ou bien que l'armateur ui même a des renseignements suffisants qu' il y a, en effet, de pareille ontrebande sur le navire, alors il est permis à l'amateur d' ouvrir les coutilles et de faire la visite, tant dans le couloir que dans le fond; mais l y qrocédera avec autant d'honnêteté que de précaution, pour ne point ndommager le reste des marchandises . . . .«

nicht der Teil ungerecht sein. Da ferner der Krieg seine Berechtigung und seine Entstehung nicht den einzelnen völkerrechtlichen Abkommen verdanken kann, sondern ein *ius naturale* ist, das viel älter ist als alle Verträge, so kann auch das Durchsuchungsrecht nicht auf die einzelnen Vereinbarungen zurückgeführt werden, die dasselbe aus Detailregeln reproduzieren, mit nichtem, es ist ebenso ein *ius naturale* wie der Krieg selbst[1].)

Auch die andere Begründung Hautefeuille's, das Durchsuchungsrecht sei auch desshalb schon ungerechfertigt, weil einzelne Verträge dasselbe ausdrücklich verbieten, lässt sich nicht halten. Wie oft sind schon Vereinbarungen getroffen worden, die nicht nur wohlbegründete Rechte eines Staates, sondern auch Forderungen der ganzen Menschheit unterdrückten! Indes solche Abmachungen konnten auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden; sie standen zwar lange auf dem Papier, aber in der Wirklichkeit des Lebens, in dem völkerrechtlichen Verkehr setzte man sich einfach darüber hinweg. Und schliesslich musste man auch noch formell solche verfehlte Vereinbarungen aufheben und ausser Kraft erklären, wenn man nicht in die missliche Lage kommen wollte, gerade das Gegenteil von dem tun zu müssen, was man schriftlich vereinbart hatte. Und so wurden auch jene Verträge, die ein Verbot des Durchsuchungsrechts ent-

---

[1]) Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, Berlin 1904, bemerkt hierzu S. 793: »Aus der Tatsache aber, dass das Durchsuchungsrecht in allen Verträgen erwähnt wird, darf man nicht etwa schliessen, dass es nur durch besondere und ausdrückliche Abmachungen begründet werden könne und dass es nicht durch das völkerrechtliche Herkommen anerkannt sei. Dieses wäre irrig. Die Praxis ist auf diesem Gebiete einheitlich und allgemein. Die europäischen Verträge nehmen hierauf Bezug wie auf ein schon vorhandenes Recht. Der Zweck von Sonderabkommen ist nur der, das Recht zu bestätigen, seine Anwendung zu regeln, Einzelheiten zu bestimmen und Streitfragen über die Art seiner Ausübung zu beseitigen.«

hielten, bald wieder aufgehoben, da man zur Erkenntnis kam, dass ein Verzicht auf die Ausübung des Durchsuchungsrechts den Kriegführenden doch weit mehr Schaden brachte, als man sich bei Erlass dieses Verbotes gedacht hatte. —

Mit obigen Ausführungen glaube ich in kurzen Zügen die Rechtmässigkeit des Durchsuchungsrechts im Kriege gezeigt zu haben; übrigens werde ich auf diese wichtige Frage bei der Besprechung über den »Zweck des Durchsuchungsrechts« noch einmal zurückkommen.

§ 3.

Geschichtliche Entwicklung des Durchsuchungsrecht.

Es ist eine bekannte Erscheinung, dass eine jede Sache eine lange geschichtliche Entwicklung durchmachen muss, bevor sie einigermassen allen Ansprüchen gerecht wird. Das erklärt sich daraus, dass sich jede Neuerung nicht von heute auf morgen durchsetzen lässt, indem man einfach das Alte, Eingebürgerte ausser Kraft erklärt und das Neue an dessen Stelle setzt. Im Gegenteil, die Geschichte gibt uns genug Beispiele an die Hand, die uns lehren, dass gerade am lten so Azäh festgehalten und oft mit der grössten Energie und Hartnäckigkeit das Anererbte und von den Vorfahren Geheiligte verteidigt wurde, selbst wenn es auch mit den veränderten Verhältnissen gar nicht mehr in Einklang zu bringen war. Die Folge davon war, dass man oft die verschiedendsten Massregeln ergriff, um solchen Neuerungen Eingang zu verschaffen; dass diese Massregeln oft überstürzt und daher höchst ungeeignet waren, ist leicht erklärlich; dass man sich infolgedessen oft genötigt sah andere Anordnungen zu treffen, die die ersteren teils ganz aufhoben, teils verbesserten und ergänzten, bedarf ebenfalls keines weiteren Wortes.

Eine solche Materie, welche die manigfachsten Entwicklungsstufen aufzuweisen hat und noch manche Änderungen erfahren wird, bildet das Durchsuchungsrecht, ein Gebiet, auf dem sich von jeher die verschiedendsten Ansichten gegenüberstanden und auf dem bis auf den heutigen Tag noch keine Einigung erzielt ist. Im folgenden will ich den Entwicklungsgang des Durchsuchungsrechts zunächst in der Praxis und der Gesetzgebung behandeln, daran anschliessend die Stellung der Theorie in den verschiedendsten Zeiten.

Die ältesten und ersten Spuren eines ausdrücklich anerkannten Durchsuchungsrechts finden wir in dem «*Lo libre de Consolat del mar*», ein im 13. Jahrhundert in Barcelona entstandenes Werk, das die wichtigsten Seerechtsgebräuche der damaligen handeltreibenden Nationen enthält.[1]

Gegen diese Ansicht ist Hautefeuille; er behauptet, das Durchsuchungsrecht sei erst entstanden in der Zeit nach 1492. Seine irrige Auffassung rührt daher, dass nach ihm, wie schon oben gezeigt, ein eigentliches Durchsuchungsrecht, ein *droit de recherche,* unmöglich in dem *droit de visite* enthalten sein könne. Er meint, ein Durchsuchungsrecht sei in dem 15. Jahrhundert an und für sich unbekannt gewesen, es wäre ersetzt worden durch eine blosse Erklärung des Convoi dass das Schiff keine Kontrebande führe. Indes geht aus den zahlreichen Konfiskationen von Seiten der Kriegführenden jener Zeit ganz deutlich hervor, dass doch ein Durchsuchungsrecht ausgeübt worden ist; den wenn man sich mit der Erklärung des Convoi begnügt hätte, würde man keine Konfiskation vorgenommen haben

[1]) *Gessner, Le droit des neutres sur mer, S. 295: »Le droit de visite est d' origine très ancienne; il est dejà mentionnè par le Cousulat, le document le plus authentique des anciénes coutumes. De même que les plus auciens règlements maritimes de France et d'Angleterre le Consulat considère ce droit comme un incident au droit de saisir et de confisquer les biens de l' ennemi et la contrebande de guerre.«*

und andrerseits kann man doch nur dann zur Konfiskation schreiten, wen man sich von der Ladung des Schiffes und von der Nationalität desselben überzeugt hat und das ist doch nur möglich durch Prüfung der Schiffspapiere und durch Feststellung des Warencharakters. Hautefeuille datiert die Entstehung des Durchsuchungsrechts ins 17. Jahrhundert zurück; er sagt (S. 217): *Le premier acte solennel, qui entreprit de fixer le mode d' exécution, est le traité du 29 mars 1632 entre la France et l' Angleterre.,* Wie Hautefeuille dazu gekommen ist, die ganze Praxis, die doch ein Durchsuchungsrecht schon Jahrhunderte lang ausübte, und die zahlreichen Verträge, die ein solches Recht anerkennen, einfach mit Stillschweigen zu übergehen, ist mir nicht erklärlich. Der Konsolat[1]) hatte den Grundsatz aufgestellt: feindliches Gut, ohne Ausnahme ist gute Prise, neutrales Gut bleibt frei. Dieser Satz hat vielen Vertägen zum Muster gedient, so im Vertrag zwischen Pisa und Arles 1221; zwischen Eduard III. von England und den Städten von Biscaja 1351; zwischen England und Portugal 1353; zwischen England und Burgund 1406, 1417, 1426, 1478, 1496; zwischen England und Genua 1462; zwischen England und Österreich 1495. Es ist leicht verständlich, dass man auf die Dauer die konsequente Durchführung dieses Satzes nicht aufrechterhalten konnte, wenn man nicht die Rechte der Kriegführenden zu sehr verletzen wollte. Die Neutralen konnten, unbesorgt um ihr Eigentum, nach Belieben **„ihren Freunden"** Kriegskontrebande zuführen: neutrales Gut war ja geschützt. sie konnten ohne alle Gefahr ein Durchsuchungsrecht über sich ergehen lassen: eine Konfiskation wegen Kriegskontrebande liess ja der Konsolat nicht zu, solange dieselbe im Eigentum der Neulralen stand. Der erste Staat, der von den Grundprinzipien abwich, war kein anderer als England. Aus

---

[1]) Ich schliesse mich hier im Folgenden an Bonfils an.

welchen Motiven Albion zu einem solchen Vorgehen veranlasst wurde, wollen wir an dieser Stelle dahin gestellt sein lassen, jedenfalls steht soviel fest, dass nicht aus rein kriegerischen Gesichtspunkten England den Standpunkt des Konsolat verliess. «Neutrales Gut auf feindlichem Schiff wird für gute Prise erklärt», so lautete jetzt Englands Parole, ein Satz, der ausdrücklich in den Vertrag zwischen England und dem Herzog von der Bretagne vom Jahre 1463 aufgenommen wurde. Aber auch Frankreich folgte bald der von England eingeschlagenen Bahn, doch ging es noch einen Schritt weiter. Franz I. von Frankreich stellte in seiner Ordonnanz vom Februar 1543 den Satz auf: Neutrales Gut auf feindlichem Schiff unterliegt der Wegnahme, aber auch neutrales Schiff mit feindlichem Gut wird gute Prise. Jetzt war man auf dem direkt entgegengesetzten Standpunkt des Konsolat angelangt, jetzt hatte die Ausübung des Durchsuchungsrechts für den Kriegführenden die grösste praktische Bedeutung, die er sich nur denken konnte; denn jetzt war er in der vorteilhaften Lage nicht nur eine Unterstützung seines Gegners durch Zufuhr von seiten der Neutralen hintanzuhalten, sondern er konnte auch den Handel der Neutralen auf das Empfindlichste treffen, ja ihn geradezu lahm legen, wenn ein Land auf den Vermittlungstransport eines der Kriegführenden angewiesen war. Gegen dieses harte und ungerechte Verfahren erhoben sich bald Stimmen der Entrüstung, besonders als noch dazu das Treiben der Kapereischiffe immer grössere Ausdehnung annahm. Man machte die verschiedendsten Vorstellungen bei den kriegführenden Staaten, doch alles umsonst, schliesslich suchten sich die Neutralen selbst zu helfen, indem sie das Institut des Convoi aufbrachten — hievon sei an einer anderen Stelle die Rede — um sich dadurch der Ausübung des Durchsuchungsrechts offen zu widersetzen. Grotius bringt uns Beispiele, wonach die Neutralen auch schon vor dem Entstehen des Convoi sich

ait Erfog weigerten, sich dem Durchsuchungsrecht zu
nterwerfen.[1])

Es war daher nur zu begrüssen, als Frankreich von einen neuen Principien wichtige Ausnahmen machte und en berechtigten Forderungen der Neutralen dadurch Rechung trug, dass es in einer Reihe von Verträgen den Satz ufstellte: »*Le pavillon neutre couvre la marchandise ennenie*«. Hieher gehören die Abmachungen zwischen Frankeich und den Hansastädten 1615, zwischen Frankreich und Ingland 1655 und 1677; zwischen Frankreich und den Niederlanden 1646 und 1648; zwischen Frankreich und panien vom 7. November 1659 (dem wichtigen pyrenäischen Vertrag), zwischen Frankreich und Dänemark 1662; zwischen rankreich und Holland 1678. Aber auch die anderen taaten trafen teilweise ähnliche Übereinkommen; so hatte ich Portugal in einem Vertrage vom Jahre 1654 von Engınd das Recht einräumen lassen, dass selbst in einem Seeriege das Durchsuchungsrecht von den englischen Schiffen icht ausgeübt werde, indes England kehrte sich nicht an ieses Abkommen, obwohl es von Portugal mit teuren)pfern erkauft war[2]). Ferner sind noch zu erwähnen die 'erträge Englands mit Tripolis 1662, mit Tunis 1664, mit en Niederlanden 1674. Einen Rückschlag bedeutete die erüchtigte Ordonnanz Ludwigs XIV. vom August 1681, ie nur eine Erneuerung der Ordonanz Franz I. von 1543 nd Heinrich II. von 1584 darstellte; es hiess darin: »*la ɔbe ennemie confisque le reste de la cargaison et le navire*

[1]) *Grotius, De iure belli ac pacis, Paris 1625, III. cap. 1, § 5, 'ote 4: »Galli vero post pacem Verbiniam cum Hispano factam, Elisabetha ngliae reginae, in bello perstante, rogati ab Anglicis, et naves gallicas in 'ispaniam euntes exutere liceret, ne quis forte bellicus apparatus occultare- :r, concedere ne hoc quidem voluere, dicentes obtentum rapinis et commer- is turbandis quaeri.«*

[2]) Grund, Das Durchsuchungsrecht, Leipzig 1842, S. 25.



lui-même . . . . Tout vaisseau sera de bonne prise en cas de résistance et de combat«. [1]) Mit einem Schlage waren jetzt die Neutralen wieder der vollen Willkür der Kriegführenden preisgegeben und es bedurfte wieder neuer Vorstellungen beim französischem Hofe, um den früheren Zustand wiederherzustellen. Erst in dem Utrechter Vertrage von 1713 bekannte sich Frankreich von neuem zu dem im pyrenäischen Friedensvertrag anerkannteu Principe: die neutrale Flagge schützt die feindliche Ware. Ebenso nahmen auch Englaud, Holland und Spanien im Jahre 1713 diesen Satz ohne jede Bedingung an, desgleichen die Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1778 in dem Vertrage mit Frankreich. Am 26. Juli desselben Jahres erliess Frankreich auf den Grundlagen des pyrenäischen Friedensvertrags ein Prisenreglement, das mit einigen Abmachungen — so in den Jahren 1793/92 — bis zum Krimkriege für die französische Praxis massgebend war. An das französische Prisenreglement von 1778 schloss sich Spanien wenigstens in der Hauptsache in seiner Verordnung vom 1. Juli 1779 an. In dem Utrechter-Vertrage von 1713 hatte auch England die Rechte der Neutralen anerkannt, aber leider nur auf dem Papier. Von allen Staaten war es dasjenige Land, das am meisten in seiner Politik schwankte: einmal huldigte es dem Satze, neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, das andermal schwenkte es wieder ganz von dem betretenen Wege ab, indem es die Souveränität der Neutralen einfach nicht berücksichtigte. In den einzelnen Verträgen versprach England die berechtigten Interessen der Neutralen zu achten und zu schonen, aber jedesmal wenn es zu einem Ausbruch der Feindseligkeiten kam, erklärte es, sich nicht an die getroffenen Vereinbarungen halten zu wollen, sondern gab eine neue Order heraus, wonach es die Taktik verfolgte, welche dem Handel der Neutralen am meisten

---

[1]) Wheaton, *Histoire . . . ., pag. 92.*

nachträglich war. Man könnte fast sagen, England habe manchmal nur aus dem Grunde Krieg angefangen, um durch die Ausübung des Durchsuchungsrechts den blühenden Handel der übrigen Nationen, welcher durch seine Konkurrenz dem seinigen gar zu bedrohlich wurde, auf bequeme und äusserlich anständig erscheinende Weise unterdrücken oder doch wenigstens während der Dauer des Krieges einschränken zu können. Bonfils findet das Vorgehen Albions in dieser Hinsicht einzig und allein in dem »Handelsneid« Englands begründet, weil man auf keine andre Weise das ungerechte Verhalten der Engländer gegen die übrigen Völker zu erklären vermöge[1]). Es leuchtet ein, dass auch von englischer Seite alle möglichen Gründe aufgesucht und beigebracht wurden, um ein solch treuloses Verhalten zu motivieren und zu rechtfertigen. Indes, was für Gründe kann man denn für Wortbruch und Treulosigkeit geltend machen? Meines Erachtens keine. Interessant ist es einmal einen solchen Verteidigungsgrund zu hören. In dem Order in conncil vom 14. November 1807 heisst es: Seine Majestät sieht sich genötigt, neue Massregeln zu ergreifen, um seine berechtigten Ansprüchen zu befestigen und zu erhalten und um seine Seemachtstellung zu wahren, die sie dank der besonderen Fügung der Vorsehung durch

---

[1]) Bonfils, Nr. 1520: »Der Grund des steten Widerspruchs zwischen dem wirklichen Verhalten Englands und den Verpflichtungen, die es fast in allen Verträgen übernahm, liegt in seinem Handelsneid. Die Hauptquelle des Wohlstandes und der Stärke Englands ist sein Seehandel. Alle Mittel, selbst die ungesetzlichen, erscheinen ihm geeignet, wenn es gilt, den Grundpfeiler seiner Grösse zu verteidigen. Der einzige Beweggrund, der England leitet, i sein selbstsüchtiges materielles Interesse. Mit seiner Macht wachsen seine massungen. Hält es sich für stark genug, um seinen verwegenen Plänen freien Lauf zu lassen, so erklärt es, dass die Sorge um seine Seemachtstellung die Grundsätze seines Seerechts bestimmen. Um seinen Handel auszudehnen, fühlt es sich gedrungen, gegen neutrale Völker unbillige Bestimmungen zu erlassen.«



die Tapferkeit seines Volkes inne hat und deren Recht nicht weniger wesentlich für das Wohl der Menschheit als für die Sicherheit und das Gedeihen der Staaten seiner Majestät ist.«

Aber wer in aller Welt gibt denn England das Recht seine Interessen auf Kosten der anderen Staaten zu befestigen! Sind denn die englischen Interessen berechtigter als die der übrigen Nationen? Ich für meine Person wüsste keine Erklärung dafür, warum im völkerrechtlichen Verkehr von völlig freien und völlig unabhängigen Staaten gerade ein Staat sich als der berechtigere betrachten und auf grund dieser selbstgegebenen Berechtigung die Rechte der anderen verletzen dürfe; ebensowenig kann ich mir erklären, warum die englische Seemachtstellung für das Wohl (!) der Menschheit (!) so wichtig und wesentlich sein solle. Übrigens was hat es auch für einen Wert, wenn wir nach den Verteidigungsgründen Englands suchen! England hätte ja auch ohne solche Rechtfertigungsgründe vor den übrigen Völkern kraft seiner Macht das Durchsuchungsrecht so ausgeübt, wie es ihm am besten passte und dass England von dieser Macht im ausgedehntestem Masse Gebrauch machte, zeigt uns die Geschichte. Erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, seit der wichtigen Deklaration zu Paris vom 16. April 1856 ist in der englischen Politik eine Art von Ruhepause eingetreten, insofern, als England bis auf den heutigen Tag auch wenigstens das in der Praxis gehalten hat, was es in der Pariser Deklaration versprochen. Hier wurde in dem Artikel 2 der Satz aufgestellt: »Neutrale Flagge deckt die feindliche Ware mit Ausnahme der Kriegskontrebande« und im Artikel 3: »Neutrale Ware, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, kann unter feindlicher Flagge nicht mit Beschlag belegt werden.« Zu bemerken ist noch, dass England sich lange geweigert hat diese Bestimmungen in den Vertrag aufzunehmen und dass es nur dem unaufhörlichen Drängen Frankreichs gelungen

ist, England zur Unterzeichnung dieses Abkommens zu bringen. Und gerade dieser Widerstand von englicher Seite gibt zum Denken Anlass, er zeigt uns, wie wenig England gewillt war, sich durch einen Vertrag für die Zukunft zu binden. Daher ist es immer noch eine Frage der Zeit, ob England für immer nach seinem in dieser Erklärung abgegebenen Versprechen auch seine Praxis richten wird. Denn nach den Verhandlungen der englischen Parlaments vom 14. Juli 1857, vom 17. März 1862, vom 2. März 1866, vom 3. März 1877 zu schliessen, darf man sich noch nicht der frohen Hoffnung hingeben, dass England endlich einmal auch das hält, was es verspricht. In den genannten Verhandlungen wurde nämlich der Artikel 2 der Pariser Deklaration von 1856 heftig angegriffen, ein deutlicher Beweis dafür, wie wenig England den Verlust seiner Seehierarchie verschmerzen kann. Tatsächlich hat ja England bis in unsere Zeit an der Pariser Deklaration festgehalten, da es sich sagen muss, dass einerseits die englische Flotte im Falle der Koalitition der anderen Seemächte doch nicht mehr so stark ist, dass sie allein den Kampf gegen die Verbündeten aufnehmen könnte. Andrerseits ist die englische Handelsflötte so gross geworden, dass dieselbe unmöglich von den englischen Kriegsschiffen geschützt werden kann. Ferner ist noch zu beachten, dass bei den heutigen Verhältnissen auch eine blosse moralische Verurteilung von seiten der Neutralen England einen grossen Schaden zufügen würde, wenn es die Grundsätze der genannten Deklaration aufgeben würde.

Ausser Frankreich und England sind auch die anderen Seemächte grösstenteils der Deklaration beigetreten, wenn auch manche erst nach langem Sträuben — so die Vereinigten Staaten von Nordamerika —, da sie schliesslich von den gesunden Prinzipien dieser Abmachung überzeugt wurden.[1])

[1]) Vergleiche zum Beispiel die Österreichische Verordnung vom 29. Juli 1870 (Attlmayr S. 383): »In der billigen Erwartung, dass der neutrale Handel



Was die Theorie anlangt, so finden wir auch hierin einen verschiedenen Entwicklungsgang, bis man zu den in der Pariser Deklaration aufgestellten Grundsätzen gelangte. Am besten hat sich darüber Gessner in seinem Werk: *Le droit des neutres sur mer* von S. 258—274 ausgesprochen, an den ich mich bei folgenden Ausführungen anlehne. Der älteste Schriftsteller, der Erwähnung verdient, ist Hugo Grotius in seinen drei Büchern: *De iure belli ac pacis.* Nach ihm darf das mit feindlicher Ware beladene Schiff für gute Prise erklärt werden, wenn sich bei der Durchsuchung ergibt, dass der Eigentümer des Schiffes diese Eigenschaft der Ladung gekannt habe, andernfalls darf eine Konfiskation des nentralen Schiffes unter keinen Umständen stattfinden. »*Sed neque amicorum naves in praedam veniunt ob res hostiles nisi ex consensu id factum sit dominorum navis*« *(lib. III. cap. VI, § 6).* Grotius' Lehre ist insofern nicht zu billigen, als im einzelnen Fall gar nicht oder doch nur sehr schwer nachgewiesen werden kann, ob der Schiffsherr im guten Glauben war oder nicht. Denn der Eigentümer eines Schiffes weiss in den meisten Fällen gar nicht, welche Waren der Kapitän auf das Schiff verladen hat, man kann auch nicht von ihm verlangen, dass er vor Abfahrt des Schiffes eine Durchsuchung des Schiffes vornimmt, um den Warencharakter festzustellen. Die Folge wäre: weil man den Schiffseigentümern für die Beschaffenheit und Bestimmung der Ware nicht verantwortlich machen

---

von den kriegführenden Mächten gehörig wird respektiert, und dass die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemein völkerrechtlichen ode[illegible]igen vertragsmässigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hier [illegible] verordnet, dass die österreichisch-ungarischen Kauffahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von seiten der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegenteil die Papiere und Dokumente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstand vorzuzeigen, deren keine in den See werfen, noch sonst vernichten, viel weniger deren falsche oder doppelte und geheime an Bord halten sollen.«

kann, darf auch eine Konfiskation des Schiffes nicht stattfinden, das wäre aber eine Beeinträchtigung der Rechte des kriegführenden Staates zu gunsten des neutralen Seehandels.

Eine die Neutralen noch mehr begünstigende Stellung nimmt de Vattel ein. Er sagt in seinnm *droit des gens lib. III. chap. VII. § 115: »Si l'on trouve sur un vaisseau neutre des effets appartenant aux enemis, on s'en saisit par le droit de la guerre; mais naturellement on doit payer le frêt au maître du vaisseau qui ne peut souffrir de cette saisie.«* Vattel geht unzweifelhaft in seiner Stellungnahme zu Gunsten der Neutralen zu weit, er berücksichtigt zu wenig das Moment, dass in einem Kriege die Interessen der Kriegführenden denen der Neutralen vorgehen; nach seiner Theorie haben die neutralen Handelsschiffe gar nichts zu riskieren, falls sie auf dem Transport mit feindlichen Waren von einem Hafen zu einem andern Hafen des Feindes angehalten und durchsucht werden, im Gegenteil, sie sollen noch sogar den Ersatz ihrer Kosten vergütet erhalten, wahrscheinlich als Prämie dafür, dass sie an ihrem Vorhaben, den verbotenen Transport von feindlichen Waren zu übermitteln, durch die Wachsamkeit des andern der Kriegführenden gehindert wurden.

Bynkershoek, *Quaestiones iuris puplici (lib. I. cap. XIV.)* schliesst sich im grossen und ganzen an die Regeln des Konsolats an, ebenso Heineccius, *De navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis (cap. II, § 19)* und Coccejius, *De iure belli in amicos § 34: »Nec aliter decidenda res est, si e contrario navis amicorum merces hostiles, ferat, merces enim capi possunt salva navi.* Den entgegengesetzten Standpunkt nehmen die englischen und zum Teil auch die amerikanischen Schriftsteller ein. Da sie sich grösstenteils an die jeweilig herrschende Praxis anschlossen, vertraten sie in der Theorie mitunter die verschiedendsten Ansichten, um das Vorgehen der Praxis zu

stützen und zu rechtfertigen. James Reddie tritt für den Satz ein: feindliche Ware auf einem neutralen Schiffe darf koufisziert werden, und sucht seine Ansicht folgendermassen zu begründen *(Researches historical and critical in maritime international law 1 I, p. 463): Finally it seems doubtful where this maxime of »free ship, free goods« for the adoption of which neutrals have so long struggled, be really, upon the whole, adventageous for themselves. By its adoption they secure the carrying trade of the opposed belligerant, the commerce de fret, during the war. But upon the return of peace, the belligerant nation soon resumes its ordinaire share of that trade. Ou the other hard, under the old rule of the common consuetudinary law, the belligerant nation cannot maintain its own propre trade or exchange of its own commodities by means of the safe conveyance afforded by neutral vessels under the proposed new rule. And neutrals, upon war breaking out, have thus an opportunity of obtaining a considerable share of the proper or peculiar national trade of either belligerant, and the probable prospect of retaining it longer, when once asquired, from the investiment of neutral capital in it, than the mere carrying trade.«* Den gleichen Standpunkt vertritt auch Robert Phillimore (Com. 1 III, p. 240 ff.) und der Amerikaner Wheaton in seiner *Elements of International Law.* James Kent geht in seinem Werke, *Commentaries on American Law,* noch einen Schritt weiter, indem er auch die neutrale Ladung auf einem feindlichen Handelsschiff für gute Prise erklärt ganz ohne Rückhsicht darauf, ob die neutrale Ware Kriegskontrebande ist oder nicht. Bei weitem die grösste Zahl der französischen Schriftsteller und sämtliche deutsche Theoretiker vertreten die Ansicht, die Flagge der Neutralen schützt nicht nur das neutrale, sondern auch das feindliche Eigentum mit Ausnahme der Kriegskontrebande, welcher Satz ja ausdrücklich im Art. 2 der Pariser Deklaration ausgesprochen wurde. Aber fast schon 100 Jahre früher

wurde die Unverletzlichkeit der neutralen Flagge von Hübner in seinem *Saisie des bâtiments neutres* auf das energigste verteidigt. Er sagt in *vol. I., part. I, chap. II,* § 3: Die feindlichen Waren auf einem neutralen Schiffe sind ebensowenig der Wegnahme unterworfen wie das feindliche Gut auf neutralem Territorium. Hübner hat viele Anhänger gefunden, so die Franzosen Ortolan[1]) und Hautefeuille[2]). Auch die meisten deutschen Schriftsteller haben sich ihm angeschlossen in der richtigen Überzeugung von der Unverletzlichkeit des privaten Eigentums ohne Unterschied ob im Landkrieg oder im Seekrieg, denn der Krieg ist ein Krieg der Staaten gegen Staaten, nicht ein Krieg der Privaten gegen Private. Vor allem sind hier zu nennen Bluntschli, Gessner, Geffcken und Hefften, welch letzterer in seinem Völkerrecht S. 320 sagt: »*On peut reconnaître au belligérant le droit*

[1]) Ortolan, *Règles Internat. II, pag. 92: Il est utile en effet de diminuer autant que possible, même pour les belligérants, les maux de la guerre; et l'on doit surtout s'appliquer à affranchir de ces maux les nations qui veulent rester en paix. Mais faire céder les prétentions des belligérants aux prétentions contraires des neutres en invoquant l'intérêt général des peuples, ce n'est pas résoudre la question de droit«.*

[2]) Hautefeuille, *Histoire des origines . . . . III, p. 216: »Le belligérant a sans doute le droit de s'emparer des propriétés de son adversaire lorsqu' il les trouve sur son propre territoire, sur le territoire de son adversaire, ou sur le territoire commun, l' Océan. Mais ce droit cesse dès qu' elles sont sur territoire neutre. Là il est dans l'obligation de les respecter à l'égal des propriétés du neutre lui-même . . . Ce principe est également applicable au navire neutre. Ainsi que je l'ai prouvé, le navire est une parcelle du territoire de la nation dont il porte le pavillon, il conserve cette qualité mais encore il la communique à la parcelle de l'océan sur laquelle il flotte . . . Le navire territoriale neutre couvre et protège donc tout ce qu' il porte, et aucune parcelle de sa cargaison, même lors qu' elle appartient à l'une des nations en guerre, ne peut etre enlevée par l'ennemi du proprietaire sans qu'il existe une violation du territoire neutre, un attentat contre la souveraineté du peuple pacifique.«*

de saisir la propriété ennemie; mais il ne peut pour exercer son droit, violer celui d'un tiers.«

Wenn wir nun noch einmal uns den geschichtlichen Entwicklungsgang des Durchsuchungsrechts vor Augen halten, so müssen wir gestehen, dass eine Abschaffung des Durchsuchungsrechts nicht möglich ist.

§ 4.

Subjekt des Durchsuchungsrechts.

Nach unserem modernen Staatsrecht hat einzig und allein der Staat das Recht, manchmal auch die Pflicht, kraft seiner Souveränität und Gebietshoheit in die persönliche Machtspähre und das Eigentum seiner Untertanen einzugreifen. Dieses Recht übt der Staat aus durch seine eigens dazu bestellten Organe. Da nun, wie schon oben bemerkt wurde, das Schiff nur ein »schwimmender Teil des Heimatstaates« ist, also nur ein durch die dazwischen liegende Wassermenge abgetrenntes Stück Inlands bildet, so muss auch über diesen Teil des Inlands der Staat seine Macht unbeschränkt und ausschliesslich ausüben können, muss und kann sie nur ausüben durch seine staatlichen Organe. Daraus folgt zunächst negativ: der Einzelne darf nicht — mit einigen Ausnahmen, so in den Fällen der Selbsthilfe und Notwehr — in den Machtkreis des anderen eingreifen, speziell für unseren Fall gesprochen: zur Ausübung irgend eines Rechts auf einem neutralen Schiffe darf der kriegführende Staat keinen Privaten als solchen verwenden; positiv folgt: nur ein staatlich beauftragtes Schiff oder Staatsschiff kann ein Durchsuchungsrecht vornehmen und solche Staatsschiffe sind die Kriegsschiffe. Denselben Grundsatz hat auch das Institut für Völkerrecht in seinem Prisenreglement von 1882 aufgestellt. § 1: «Die Kriegsschiffe und die Kriegsmacht von Kriegführenden sind allein ermächtigt, das Recht der Prise auszuüben, nämlich das Recht des Anhaltens, Visitierens, Durchsuchens und Wegnehmens

der Handelsschiffe während eines Seekriegs.» Fast einstimmig ist diese Ansicht in der Theorie[1]) durchgedrungen und in der Praxis verwirklicht worden. Dabei hat man noch die Verantwortlichkeit des Staates für seine Organe als Stützpunkt zur Begründung für die alleinige Ausübung des Durchsuchungsrechts durch die Kriegsschiffe herangezogen. Mit vollem Recht kann man diesen Umstand geltend machen; denn wenn der Staat für das Tun seiner Organe verantwortlich sein soll, dann muss man letztere auch die Befugnis zum Handeln überhaupt einräumen.

Welche Kriegsschiffe dürfen nun das Durchsuchungsrecht ausüben? Nur die kriegführenden Staaten mit ihren eigens dazu ermächtigten Kreuzern. «Die Neutralen haben kein Durchsuchungsrecht», sagt Perels in seinem Seerecht § 53, IX. Darf ein neutrales Kriegsschiff überhaupt keine Durchsuchung vornehmen? Diese Frage ist dahin zu beantworten, dass jeder Staat jederzeit die Handelsschiffe seiner Untertanen durch seine Kriegsschiffe einer Durchsuchung unterwerfen kann, gerade so gut, wie er eine Hausdurch-

---

[1]) Bluntschli, Völkerrecht § 821: »Nur der kriegführende Staat darf das Durchsuchungs- und Prüfungsrecht durch seine Kriegsschiffe, die dazu einer besonderen Ermächtigung bedürfen, ausüben und vornehmen.«

Gessner, *Le droit des Neutres sur mer, p. 311:* »*Suivant les usages généraux du droit international, ne sont autorisés à faire la visite que les vaisseaux de guerre belligérants et les corsaires munis de lettres de marque regulières, en tant que la déclaration du 16. avril 1856 laisse encore subsister la course.*«

Wheaton, *Elements of International Law § 526:* » . . . *That the right of visiting and searching merchant ships on the high seas, wheatever be the ships, the cargoes, the destinations, is au incontestable right of the law fully commissioned cruisers of a belligerent nation.*« Ferner:

Bowles, *The declaration of P. S. 49.*

Ortolan, *Règles intern. . . . 2, p. 206:* »*C'est assez dire qu'elle est permise uniquement en temps de guerre aux seuls navires de guerre ou corsaise des puissauces belligérantes.*



suchung durch seine Behörden vornehmen kann. Dagegen ist das neutrale Kriegsschiff nicht berechtigt, die Handelsschiffe der kriegführenden Parteien anzuhalten und zu durchsuchen, am allerwenigsten gar ein Kriegsschiff oder sonst ein Staatsschiff des Kriegführenden.

Aber nicht nur die Kriegsschiffe, sondern auch die Landmacht ist zur Ausübung des Durchsuchungsrechts befugt, wenn sie in die tatsächliche Lage kommen sollte, von diesem Rechte Gebrauch machen zu können.[1]) Dieser Fall wird ja höchst selten eintreten, doch unmöglich und vollkommen ausgeschlossen ist er nicht. Diese Befugnis ergibt sich daraus, dass das Landheer ebensogut staatliches Kriegsorgan ist wie das Kriegsschiff.

Endlich gehören hierher noch die öffentlichen Behörden jeder Kriegspartei. Welche Behörden diesen Charakter tragen, bestimmt sich nach dem Landesrecht der einzelnen Staaten und ist es daher ganz in das Belieben des einzelnen Staates gestellt, welche von seinen Behörden er mit der Vornahme des Durchsuchungsrechts betraut. Hievon den neutralen Staaten Mitteilung zu machen, ist der kriegführende Staat völkerrechtlich verpflichtet. Gewöhnlich rechnet man folgende öffentliche Behörden hierher: Die Seepräfekten *(bréfets maritimes)*; die Schiffsregisterbeamten *(commissaires à l' inscribtion maritime)* und die Zollbeamten. Diese Beamten werden dann tätig, wenn sich ein neutrales Handelsschiff in einem Hafen der Kriegführenden bereits befindet und denselben wieder verlassen oder in denselben einfahren will.

III. Kaperschiffe.

Das Kaperwesen geht auf das Piratentum zurück. Nach dem Untergang des römischen Reiches gelangte die

[1]) Rivier, Völkerrecht, S. 412: »Die Kriegsschiffe der kriegführenden Staaten sind und im Falle der Möglichkeit des Eingreifens des Landheeres ist auch letzteres berechtigt das Durchsuchungsrecht auszuüben.«

Seeräuberei zu einer solchen Machtstellung, dass sie eine fast unbeschränkte Seeherrschaft ausübte zum Schrecken aller handeltreibenden Nationen. Um sich nun einigermassen gegen das Treiben der gefürchteten Piraten zu sichern, gaben einzelne Städte in einem *lettre de marque* Privatpersonen die Ermächtigung, auf die von den Seeräubern geraubten Waren Jagd zu machen, welche sie im Falle der Wiedernahme als gute Beute behalten durften. Dieses Institut des *lettre de marque* wurde auf den Seekrieg übertragen: die beiden Kriegführenden ermächtigten ihre Untertanen das Eigentum des Gegners wegzunehmen und seine Schiffe zu zerstören, indem sie ihnen zum Lohn entweder die gesamte Beute oder auch nur einen Teil derselben zuerkannten. Um nun den wahren Charakter eines Schiffes und seiner Ladung kennen zu lernen, musste der kriegführende Staat seinen Untertanen das Recht einräumen, alle Schiffe, auch diejenigen der Neutralen, einer Durchsuchung zu unterwerfen, da nicht selten die Handelsschiffe der beiden Gegner bei Ausbruch des Krieges eine falsche Flagge führten, um so der Wegnahme durch die Kaperschiffe des Feindes zu entgehen. Dieses Privileg erteilte die kriegführende Macht durch Ausstellung eines *lettre de marque,* eines Kaperbriefes, der zugleich die Legitimation für den Kaperberechtigten bildete. Der mit einem solchen Kaperbrief Ausgestattete war rechtlich betrachtet nichts anderes als staatliches Ausführungsorgan auf dem Gebiet des dem Staate immer zustehenden Rechtes der Durchsuchung aller Handelsschiffe und der leider immer noch bestehenden, verdammungswürdigen völkerrechtlichen Gepflogenheit, das auf dem Schiffe verladene Privateigentum der Untertanen der kriegführenden Staaten für gute Prise zu erklären. Durch die Erteilung des Kaperbriefes kommt das Kaperschiff in dieselbe rechtliche Stellung wie ein Kriegsschiff, beide sind staatliche Organe, und da das Kriegsschiff das Durchsuchungsrecht und die Wegnahme des

feindlichen Privateigentums vornehmen darf, muss man auch dem vom Staate dazu autorisierten Kaperschiffe diese Rechte einräumen. Daher ist die Kaperei meines Erachtens ganz berechtigt, solange sie nur um des Kampfes, nicht aber um des Gewinnes willen betrieben wird und so lange das Kaperschiff nach denselben strengen Vorschriften, die für ein Kriegsschiff gelten, die Rechte der Kriegführenden ausübt. Wenn aber die Kaperei nur um des Raubes willen von Privaten gegen Private ausgeübt wird, wenn sie nur dazu dient den Handel der Neutralen zu erschweren und zu hemmen, ist sie von Grund aus zu verwerfen. Und gerade dieses letzte Moment war es, das für eine Beseitigung der Kaperei so schwer ins Gewicht fiel, aber auch nur dieses. Es ist ja auch leicht begreiflich, dass das Kaperwesen für den neutralen Handel ein grosser Hemmschuh war und denselben leicht vernichten konnte; denn wenn die Kaperei nur um des Raubes und des Gewinnes willen betrieben wird, werden die Gesetze und die Vorschriften für ihre Ausübung gar leicht ausser acht gelassen und an ihre Stelle treten Ungerechtigkeit und Gewaltätigkeit. Schon frühzeitig machte sich daher bei den Neutralen immer mehr und mehr das Streben bemerkbar, diesen privilegierten Seeräubern das Handwerk zu legen. Der Versuch ging von den Vereinigten Niederlanden aus; am 26. November 1675 erklärten die Niederlande und Schweden, im Falle eines Krieges zwischen ihnen keine Kaperbriefe auszustellen, aber Schweden hielt nicht sein Versprechen. Ein Jahrhundert später schlossen Preussen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Vertrag vom 10. September 1785, dessen Art. 23 die Kaperei verbot, falls beide Staaten miteinander in Krieg kommen sollten. Hand in Hand mit diesen Bestrebungen fällt auch die Einführung des Convoi, wodurch sich die Neutralen dem Durchsuchungsrecht zu entziehen suchten, doch hievon an einer anderen Selle.

Bahnbrechend war das Vorgehen Russlands und Engands in dem Vertrage vom 17. Juli 1801, nachdem schon uvor von der bewaffneten Neutralität der Grundsatz aufestellt war, dass es den Kapperschiffen nicht erlaubt sei, las Durchsushungsrecht auch bei konvoierten Schiffen ausuüben; dieses Prinzip wurde in den Vertrag von 1801 aufenommen. Den endgültigen Abschluss für die Aufhebung les Kaperwesens brachte die Pariser Deklaration vom 16. April 1856. Art. 1 lautet: Die Kaperei ist abgeschafft.

Diese Deklaration wurde allen Seemächten mitgeteilt mit ler Aufforderung sich den Signatarmächten anzuschliessen; 5 Staaten haben sich im Laufe des 19. Jahrhunderts auch atsächlich zur Pariser Deklaration bekannt. Nur Spanien, Mexiko und die Vereinigten Staaten von Nordmerika sind dem Abkommen lange Zeit nicht beigetreten Der Minister Marcy begründete Amerikas Widerspruch gegen die Abschaffung der Kaperei folgendermassen:[1] » . . . Es ist also nicht im geringsten zu verwundern, wenn grosse Seemächte dem für sie ziemlich nutzlosen Brauche, Kaperschiffe auszustellen, unter der Bedingung entsagen, lass dagegen schwächere Mächte sich dazu verstehen, auf las wirksamste Mittel zur Verteidigung ihrer Reshte zur See zu verzichten. Wie also die Vereinigten Staaten in ihren Landkriegen die Hilfe von Freiwilligen in Anspruch nehmen nüssen, so ersetzen im Seekrieg die Kaper, die Milizen des Meeres, ihnen eine starke Kriegsflotte und schützen ihren Handel. Sie sind deshalb nur in dem Fall bereit, die Kaperei abzuschaffen, wenn die europäischen Mächte sich nit ihnen dahin vereinigen wollen, dass sie das Privateigenum ebenso sehr vor Wegnahme durch Kriegsschiffe schützen. – Der Seeraub überhaupt muss aufhören; mit der Privatkaperei muss auch die Staatskaperei fallen . . .«

---

[1]) Kapp, Friedrich der Grosse und die Vereinigten Staaten von Nordmerika, Leipzig 1871, S. 155 ff.

Die Ausführungen des Ministers Marcy erscheinen auf den ersten Blick selbstlos und sachgemäss und es wäre nur zu wünschen, wenn man endlich einmal dem Privateigentum im Seekrieg dieselbe Stellung einräumte wie dem Privateigentum im Landkrieg. Indes, wenn wir Amerikas Motive zu diesem humanen Vorgehen näher ins Auge fassen, so müssen wir uns sagen, dass Amerika aus reiner Interessenpolitik die Kaperei nicht aufgeben wollte, wenn man nicht gleichzeitig das Aufbringen von Privateigentum überhaupt verbot. Denn die Vereinigten Staaten haben zwar eine sehr mächtige Handelsflotte, die zweitgrösste der Welt, aber nur eine schwache Kriegsflotte, sodass letztere im Falle eines Krieges unmöglich die weitverzweigte Handelsflotte gegen die Kriegsschiffe des Gegners schützen könnte, während es durch Aufstellen von Kaperschiffen der anderen Kriegspartei ganz empfindliche Verluste beibringen könnte. Mag dem sein, wie es will, Amerika hat doch einen Fehler gemacht, als es der Pariser Deklaraiton nicht beitrat; denn erstens bedeutet ja die Abschaffung der Kaperei nicht, dass es in Zukunft verboten sein soll, auch private Handelsschiffe in Staatsschiffe umzuwandeln, nein, ebensogut der Staat einen Privatmann durch Ernennung und Anstellung zu einem staatlichen Beamten machen kann, ebensogut kann er auch ein Privatschiff durch Ausstellen einer Urkunde in ein Staatsschiff umwandeln. Ferner muss man, wenn man unter zwei Übeln zu wählen hat, das kleinste wählen: Die Wegnahme des Privateigentums und die Ausübung des Durchsuchungsrechts durch Kriegsschiffe bietet eine viel grössere Gewähr für strenges Einhalten der diesbezüglichen Gesetze und Vorschriften als die Vornahme dieser Rechte durch Kaperschiffe. Endlich darf man auch nicht bei dem Streben nach einem erhabenen Ziele das kleinste Entgegenkommen von der anderen Seite und die geringfügigsten Zugeständnisse von der Hand weisen und das ganz besonders im Gebiete des Völkerrechts,

wo man manchmal nur sehr langsam und nur mit der grössten Vorsicht vorwärts kommen kann.

Die Abschaffung der Kaperei bedeutet, wenn auch immerhin einen minimalen, so doch einen Fortschritt in dem Streben nach der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg. Erst im Jahre 1898 erklärten auch die Vereinigten Staaten anlässlich des Krieges mit Spanien die Kaperei für abgeschafft, währerd Spanien noch die einzige Macht ist, die an der Kaperei festhält, wenigstens in der Theorie.

Nun wollen wir auch einmal unser Augenmerk auf die Signatarmächte wenden, welche die Pariser Deklaration angeregt haben und damit auch die Abschaffung der Kaperei und zwar wollen wir hier nur England herausgreifen. England hat eine sehr starke Kriegsflotte, die allen anderen Staaten überlegen ist; England hat eine solch ungeheure Handelsflotte, dass seine Kriegsschiffe unmöglich seinen Handelsschiffen den genügenden Schutz gewähren können. Angesichts dieser Tatsachen liegt es klar auf der Hand, dass England nur aus rein politischen und sozialen Erwägungen für die Beseitigung der Kaperei eintrat; denn im Kriegsfall kann England mit seiner starken Kriegsflotte jeden anderen Gegner vernichten, es braucht hierzu keine weiteren Kaperschiffe, während sein Gegner nur durch Kaperschiffe einzig und allein England ganz bedeutend schädigen[1]) könnte, da letzteres nicht in der Lage ist, seine gewaltige Handelsflotte zu schützen.

---

[1]) Hierzu bemerkt Hautefeuille, *Droits et devoirs des nations neutres*, *1*, *I. p. 146*: »Die Kaperei ist, wenn nicht überhaupt das einzige, so doch mindestens das wirksamste Mittel, um das ungeheure Missverhältnis zwischen den Streitkräften Englands und denen der anderen Seemächte wettzumachen und dem Mangel eines Gleichgewichts auf dem Meere abzuhelfen. Befreit von der gefahrdrohenden Kaperei, wird Grossbritanien auf allen Meeren unumschränkt gebieten; mit einem Teile seiner Flotte wird es die Häfen seines Feindes blockieren, während der andere Teil zur Zerstöruug aller kolonialen



Weiter auf die Kaperei einzugehen, gehört nicht in den Rahmen dieser Arbeit.[*]) Meine Ausführungen über das Kaperwesen sollen uns nur die Frage zu beantworten helfen, ob auch ein Kaperschiff zur Ausübung des Durchsuchungsrecht berechtigt ist oder nicht. Es ist meines Erachtens berechtigt, jedoch unter der Voraussetzung einer Neuregelung des ganzen Kaperwesens und letzteres scheint mir in dem Aufkommen der Freiwilligen Flotte *(flotte volontaire)* angebahnt zu sein.

§ 5.

Objekt des Durchsuchungsrechts.

I. Schiffe des Feindes.

Die feindlichen Schiffe, ganz gleich ob Staats- oder Privatschiff, unterliegen der Ausübung des Durchsuchungsrechts, der Beschlagnahme und der Konfiskation durch die dazu ermächtigten Schiffe und Organe des Gegners. Das ist nur eine Folge des völkerrechtlichen Grundsatzes: das feindliche Staatseigentum — doch hievon gibt es einige wenige Ausnahmen — und das feindliche Privateigentum im Seekrieg sind der Wegnahme durch den Gegner ausgesetzt. Selbst wenn man auch das Privateigentum für unverletzlich erklären wollte, könnte man doch nicht die feind-

---

Niederlassungen und zur Wegnahme sämtlicher Schiffe des Gegners verwendet werden wird. Die Notwendigkeit jedoch, seine Handelsschiffe gegen Kaper zu schützen, wird England zwingen, seine Streitkräfte zu teilen und sie über alle wichtigeren Teile des Erdballs hin zu verstreuen, wodurch sie an ihrer Macht einbüssen werden. Durch die Kaperei vor allem wird man in der Lage sein, England in Schach zu halten; sie ist das einzige Mittel, England zu verwunden.«

[*]) Eine ausführliche geschichtliche Entwicklung findet sich bei G. F. v. Martens in seinem *Essai concernant les armateurs, les prises et les reprises*, 1795.

lichen Handelsschiffe von der Unterwerfung unter das Durchsuchungsrecht befreien, denn in diesem Falle würden sie in eine ähnliche Stellung wie die neutralen Handelsschiffe kommen und darnach auch behandelt werden.

II. Schiffe des eigenen Landes.

Keinem Zweifel darf unterliegen, dass der kriegführende Staat seine eigenen Handelsschiffe und diejenigen seiner eigenen Untertanen jederzeit, an jedem Ort durch seine Kriegsschiffe einer Prüfung unterwerfen kann; denn da, wie schon erwähnt, das Handelsschiff doch nur ein schwimmender Teil des Heimatlandes ist, kann der Staat, wann er will, seine Jurisdiktion über dasselbe geltend machen.

III. Schiffe der Neutralen.

»Privatschiffe aller Art können ausnahmslos angehalten, durchsucht und je nach Umständen beschlagnahmt werden. Dies ist der allein richtige Standpunkt, weil alle Handelsschiffe das Seekriegsrecht verletzen können«, sagt Bonfils in seinem Völkerrecht N. 1593, S. 794. Zu diesen Privatschiffen gehören in erster Linie die neutralen Handelsschiffe, die wir im folgenden näher betrachten wollen.

Der Ausbruch eines Krieges hat zunächst die Wirkung, dass jede Beziehung der im Kriege stehenden Völker untereinander abgebrochen ist und für die Dauer des Krieges auch abgebrochen bleibt. Dagegen bedeutet die Eröffnung der Feindseligkeiten für die Neutralen nichts weiter als eine blosse Einschränkung ihrer Handelsinteressen zu gunsten der kriegführenden Staaten; dass das Handelsinteresse der Neutralen dem Selbsterhaltungsrecht des Kriegführenden unter allen Umständen weichen muss, glaube ich in einem früheren Paragraphen zur Genüge dargetan zu haben. Da nun der Handel der Neutralen mit der feindlichen Partei nicht ganz und gar verboten werden kann, ist es leicht

möglich, dass dem Gegner solche Waren zugeführt werden können, die er gerade zum Kriegführen braucht. Letzteres wäre eine offenbare Unterstützung des Gegners von seiten der Neutralen, was im Kriege nicht erlaubt ist. Um dieses Hilfeleisten zu verhindern, hat der Kriegführende das Recht das neutrale Kauffahrteischiff anzuhalten und einer Durchsuchung zu unterwerfen. Diese Ansicht ist in der Theorie und der Praxis allgemein durchgedrungen, nur einige wenige Schriftsteller wollen ein derartiges Durchsuchungsrecht nicht anerkennen.

Ganz eigenartig begründen einige Schriftsteller das Recht des Kriegführenden, um eine Kollission der Souveränität des letzteren mit der Souveränität der Neutralen nicht zugeben zu müssen. Wheaton glaubt in seinen *Elements of Intern. Law.* § 441, die Privatschiffe nicht als schwimmender Teil des Heimatlandes ansehen zu dürfen *(»they form no part of the neutral territory«);* daher unterlägen sie auch nicht der Jurisdiktion ihres Heimatstaates, sondern jeder Staat dürfe sein internationales Recht wahren, das heisst, das Durchsuchungsrecht über solche Schiffe ausüben. Warum der Heimatstaat über die Schiffe seiner Untertanen keine Souveränitätsrechte haben soll, erscheint mir nicht erklärlich; wenn der Staat doch ein Aufsichtsrecht über das Eigentum seiner Untertanen auf dem Festland hat, so muss ihm doch auch ein solches Recht über das schwimmende Eigentum seiner Staatsangehörigen zustehen.

Einen ähnlichen Standpunkt wie Wheaton nimmt der Franzose Ortolan[1]) ein.

---

[1]) Ortolan, *I. p. 531: »Nous croyons, en effet, que les navires du commerce n' étant pas bâtiments de l'état, ne portaut pas en leur sein une partie de la puissance publique de leur pays, un corps organisé de fonctionnaires où d'agents militaires où administratifs dés qu'ils entrent dans les eaux d' un peuple étranger, le conflit de souveraineté à souveraineté, dont nous avons parlé quant aux bâtiments de guerre, n'existe pas, quant à eux même degré!«*

Indes alle diese Ausführungen können, mögen sie auch noch so scharfsinnig sein, nicht die Tatsache aus der Welt schaffen, dass der Kriegführende durch die Ausübung des Durchsuchungsrechts in die Souveränität des neutralen Staates eingreift. Auch das Institut für Völkerrecht hat eine Durchsuchung der Kauffahrteischiffe ausdrücklich anerkannt in seinem Prisenreglement von 1887, dessen Art. 21 lautet: »*Le droit de visite peut être exercé par les vaisseaux de guerre des puissances belligérant sur des vaisseaux marchands en vue de rechercher les objets destinés à la guerre.*«

Hierher gehört auch die Erörterung folgender Frage: Darf ein neutrales Handelsschiff durchsucht und konfisziert werden, weil es Waren, welche die Kriegführenden als Kriegskontrebande erklärt haben, nach einem anderen neutralen Hafen bringen will? Eine Konfiskation darf in einem solchen Fall unter gar keinen Umständen stattfinden; denn in die Handelsbeziehungen der Neutralen unter einander darf sich der Kriegführende nicht mischen, für die Neutralen unter einander ist gar kein Krieg vorhanden, und wo kein Krieg ist, kann man auch kein Schiff wegen Kriegskontrebande konfiszieren. Nur wenn die Neutralen mit dem Gegner in Handelsbeziehungen stehen, darf der Kriegführende ihren Handel überwachen und eventuell eine Konfiskation vornehmen. Aber auf den blossen Verdacht hin, die für den neutralen Staat bestimmte Ware könne, dort angekommen, wieder in das Land eines der Kriegsparteien ausgeführt werden, darf man eine Beschlagnahme des Kauffahrteischiffes nicht vornehmen, denn sonst müsste ja während eines Krieges zwischen zwei Völkern der sämtliche Transport von Kriegskontrebande seitens aller am Kriege nicht beteiligten Nationen eingestellt werden; das würde eine gewaltige Stockung im internationalen Handelsverkehr zur Folge haben, da gerade die Artikel, welche von den Kriegführenden ganz willkürlich als Kontrebande erklärt werden, mit-

unter am meisten im völkerrechtlichen Verkehr gehandelt und transportiert werden.

Auch das Institut für Völkerrecht hat sich mit dieser Frage befasst und sich dahin ausgesprochen: »*La propriété neutre sur navire neutre, expédiée d' un port neutre, à un autre port neutre, ne peut être ni confisquée ni saisie par un belligérant sur le soupçon que le chargement, après avoir été débarqué dans le port neutre, pourrait être rechargé à bord de quelque autre bâtiment et transporté vers un port ennemi en état de blocus.*« *(Revue de droit intern. XIV. p. 330).*

Am deutlichsten hat Spanien[1]) erklärt, dass man von Kriegskontrebande nicht reden könne, wenn ein neutrales Schiff ein anderes neutrales Land mit Kriegsbedarf versehen wolle; es betont mit vollem Recht, dass das neutrale Schiff nicht für gute Prise erklärt werden könne, wenn die Ladung offensichtig für einen neutralen Staat bestimmt sei. Die Neutralen verletzen ja auch in diesem Fall auf gar keine Weise ihre Pflichten gegenüber den kriegführenden Staaten und brauchen sich daher auch eine Konfiskation nicht gefallen zu lassen.

Dagegen von der Unterwerfung unter das Durchsuchungsrecht kann man auch in diesem Fall das Kauffahrteischiff nicht befreien, denn man muss auf jeden Fall den Kriegführenden die Möglichkeit geben, sich von dem wahren Charakter des Schiffes und des Bestimmungsortes der Ladung Gewissheit zu verschaffen.

Wie steht's aber, wenn das mit Kriegsbedarf beladene neutrale Schiff auf seiner Reise zu einem anderen neutralen

---

[1]) Spanische Instruktion vom 24. April 1898, Kap. X. 5: »Es ist zu beachten, dass Waren, die zu unmittelbarer Verwendung für den Krieg bestimmt sind, nur dann als Kontrebande zu betrachten sind, wenn sie nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind; sind sie dagegen nach einem neutralen Hafen bestimmt, so gelten sie als Kriegsbedarf, nicht aber als Kontrebande«.

Staate einen feindlichen Hafen anläuft? Diese Frage müssen wir dahin beantworten, dass in diesem Falle der Kriegführende nicht nur das Durchsuchungsrecht ausüben, sondern auch eine Konfiskation vornehmen darf; denn er hat keine Garantie, ob das neutrale Handelsschiff nicht auch seine Verpflichtungen verletzt, weil er ihm ja nicht in den feindlichen Hafen nachfolgen darf, um hier dessen Verhalten beobachten zu können. Nun, wird man mir einwenden, der Kriegführende hat aber doch die Möglichkeit dasselbe Schiff einer neuen Kontrolle zu unterwerfen, wenn es den angelaufenen feindlichen Hafen wieder verlässt! Gewiss, dieses Recht steht dem Kriegführenden ja zu. Aber würde denn der Kapitän des Handelsschiffes so einfältig sein, den schützenden feindlichen Hafen zu verlassen, wenn er sich gegen die andre Kriegspartei vergangen hat und er sich sagen muss, dass sein Schiff, sobald es den Hafen verlässt, sich der Konfiskation aussetzt! Und auch gesetzt den Fall, eine Beschlagnahme des Kauffahrteischiffes fände wirklich statt, würde man dann mit Sicherheit behaupten können, das konfiszierte Schiff wäge den Schaden auf, der dem Kriegführenden durch die Unterstützung seines Gegners von seiten des Kauffahrteifahrers entstanden ist? Es ist ja möglich, dass sich der Kriegführende mit der Kontiskation des neutralen Handelsschiffes reichlich bezahlt machen kann für den Vorteil, den sein Gegner durch die Erlangung der Waren erreicht hat; indes in den wenigsten Fällen wird das zutreffen, da der kriegführende Staat die einmal erfolgte Unterstützung seines Gegners nicht mehr aus der Welt schaffen kann und jede Unterstützung der einen Kriegspartei für die andre mehr oder weniger einen Verlust bedeutet. Auf grund dieser Erwägungen müssen wir dem Kriegführenden ein Konfiskationsrecht in unserem Falle zuerkennen, doch gibt es hier eine Ausnahme: wenn der Kapitän des neutralen Handelschiffes nachweisen kann, dass er unverschuldeter Weise den feindlichen Haien anlaufen musste, um etwaige

Reparaturen an seinem Schiffe vornehmen zulassen, die vielleicht ein Seesturm oder sonst ein Unfall veranlasst haben, dann darf eine Beschlagnahme nicht erfolgen.[1])

Es ist selbstverständlich, dass auch die Behörden desjenigen kriegführenden Staates, dessen Hafen das Schiff anläuft, das Durchsuchungsrecht über dasselbe ausüben können. Denn dieses Recht hätte der Staat, auch wenn kein Krieg ausgebrochen wäre, kraft seiner Gebietshoheit. Ebenso wie sich Ausländer in dem Aufenthaltsstaat den dort bestehenden Gesetzen unterwerfen müssen, so muss sich auch ein fremdes Handelsschiff während des Verweilens in einem fremden Hafen den dortigen Vorschriften fügen. Allerdings können die einzelnen Staaten vertragsmässig sich die Nichtvornahme des Durchsuchungsrecht gegenseitig verbürgen, ebensogut wie wir eine Reihe von Abkommen haben, in denen sich die einzelnen Nationen gegenseitig ein Durchsuchungsrecht einräumen und zwar aus ganz bestimmten Gründen: einmal um die Unterdrückung des Sklavenhandels zu ermöglichen, sodann zum Schutze der Hochseefischerei in der Nordsee.[2])

Eine ähnliche Stellung wie die neutralen Handelsschiffe nehmen auch die neutralen Passagierdampfer ein. Sie unterliegen auch in allen Fällen der Durchsuchung und können in denselben Fällen wie ein neutrales Handelsschiff

---

[1]) Über diesen Punkt spricht sich die spanische Instruktion von 1898 im Kap. X., N. 5 folgendermassen aus: »Da es jedoch nicht ausgeschlossen ist, dass ein in gehöriger Form nach einem neutralen Hafen abgefertigtes Schiff sich trotzdem nach einem feindlichen begeben könnte, so ist — wenn das Schiff in der Nähe eines feindlichen Hafens oder in der Richtung eines solchen steuernd, mit einem Kurs angetroffen wird, der von dem in seinen Papieren vorgeschriebenen gänzlich abweicht — in solchem Falle ebenfalls zur Beschlagnahme zu schreiten, sobald der Kapitän nicht nachweist, dass ihn höhere Gewalt zur Abweichung von seinem Kurse gezwungen hat.«

[2]) Vergl. Internationales Abkommen vom 6. Mai 1882, betreffend die polizeiliche Regelung der Hochseefischerei in der Nordsee.



konfisziert werden, vorausgesetzt, dass sie Kriegskontrebande an Bord haben, die weit über den Bedarf des Schiffes selbst hinausgehen.

Welche Stellung nehmen nun die Schiffe ein, die auf einer wissenschaftlichen Expedition begriffen sind? Hier müssen wir zwei Gruppen unterscheiden: einmal ein staatliches Forschungsschiff und zweitens ein privates Expeditionsschiff. Was das erstere anlangt, so darf es auf gar keinen Fall durchsucht werden, es genügt die Erklärung des staatlichen Kommissärs, dass das Schiff auf einer Forschungsreise begriffen sei und dass es keine Kontrebande verladen habe, höchstens nur soviele, als es selbst zu seiner Fahrt und zur Erreichung seines Zweckes nötig habe. Im übrigen werde ich bei der Besprechung der staatlichen Postschiffe eingehender erörtern, warum ein Staatsschiff nicht der Durchsuchung unterliegt. Hinsichtlich eines privaten Expeditionsschiffes gelten dieselben Vorschriften wie bei einem neutralen Handelsschiff mit der Abweichung, dass bei einem privaten Forschungsschiff die Vermutung vorliegt, das Schiff führe keine Kriegskontrebande mit sich, eine *praesumptio* allerdings, an die sich der Kriegführende nicht zu halten braucht; denn die eigene Selbsterhaltungspflicht gibt dem Kriegführenden seinerseits die Vermutung für sich, alle Schiffe bis zum Beweise des Gegenteils als feindliche zu betrachten.[1]) Stellt sich jedoch nach Prüfung der Papiere heraus, dass das Forschungsschiff in keiner Weise seine Neutralitätsrechte verletzt hat, dann kann es, ohne weiter belästigt zu werden, seine Reise fortsetzen.[2])

---

[1]) Ortolan, *2 p. 203: »On peut poser comme règle génerale dont la prudence avertit de ne pas s'écarter: qu'en temps de guerre tout bâtiment aperçu en mer doit être réputé ennemi jusqu' à preuve contraire, quel que soit le pavillon qu' il hisse.«*

[2]) Bulmerincq, Völkerrecht in Marquardsen Handbuch des öffentlichen Rechts I., S. 273: Neutrale Schiffe, welche zu einer wissenschaftlichen



IV. Lazarettschiffe.

In diesen Zusammenhang gehört auch die Erörterung über die rechtliche Stellung der Lazarettschiffe. Den ersten Versuch einer Regelung machte man in den Zusatzartikeln der Genfer Konvention von 1868. Die Bestimmungen, die in diesem Abkommen getroffen wurden, waren ja an und für sich zu begrüssen, insofern man doch wenigstens einmal den Anfang machte, die Regeln der Genfer Konvention von 1864 auch auf den Seekrieg zu übertragen. Allein an eine praktische Durchführung dieser Bestimmungen, sowie sie damals vorlagen, war nicht zu denken; man glaubte in den Zusatzartikeln genug getan zu haben, wenn man einfach die Bestimmungen vom Landkrieg auf den Seekrieg anwende, indem man sich über die Grundverschiedenheit zwischen Land- und Seekrieg wegzutäuschen suchte. Mag dieser Versuch auch in manchen Beziehungen noch ziemlich ungeklärt gewesen sein, mag er in seinen praktischen Konsequenzen noch manche harte und ungerechte Resultate ergeben haben, so kann doch die Tatsache nicht genug hervorgehoben werden, dass gerade auf der Grundlage der Marineartikel von 1868 die Haager Friedenskonferenz von 1899 ihre Bestimmungen erlassen hat. Damit habe ich schon angedeutet, dass die Lazarettschiffe eine weitere und zugleich endgültige Regelung erfahren haben, nämlich in dem »Rotekreuzabkommen» der Haager Friedenskonferenz von 1899. Diese Konferenz hat, wie eben gesagt, die Marineartikel von 1868 zwar benutzt, zum Teil unter wörtlicher Wiedergabe mancher Bestimmungen, aber im grossen und ganzen hat sie doch ein völlig neues Werk geschaffen, von dem Zorn sagt: «In einer Reihe von Kommissionssitzungen wurde auf der Grundlage der Nach-

Expedition bestimmt sind, können unter der Voraussetzung, dass sie die Neutralitätsgesetze beobachten, ihre Reise ungehindert fortsetzen.» Vergl. auch Bonfilz, Völkerrecht, S. 696.

tragskonvention von 1868 eine gründliche Beratung gepflogen, aus der ein Konventionsentwurf hervorging, der unter allen Umständen als eine höchst wertvolle Weiterbildung des Völkerrechts bezeichnet werden darf.»[1])

Im Folgenden will ich nun auf die Bestimmungen dieser Konferenz näher eingehen, indem ich dem »System des Rotekreuzabkommens» folge.

1. Militärische Lazarettschiffe.

Art. 1 handelt von den militärischen Lazarettschiffen (*bâtiments-hôpitaux militaires)*. Es sind das Schiffe, die eigens von dem kriegführenden Staate dazu eingerichtet sind, den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hilfe zu bringen. Da sie einzig und allein von dem Staate erbaut sind, haben sie den Charakter von Staatsschiffen, müssen also das Schicksal teilen wie alle anderen feindlichen Staatsschiffe, nämlich sie unterlägen der Konfiskation durch die andre Kriegspartei. Dieses war auch tatsächlich die Rechtslage der feindlichen Lazarettschiffe nach dem Art. 9 der vorher erwähnten Genfer Zusatzartikel[2]) »Diese drakonische Bestimmung» konnte nicht befriedigen, konnte unmöglich zur Ratifikation führen; denn solange diese Schiffe nicht für unverletzlich erklärt sind, wäre es doch fast unvernünftig, Schiffe auszurüsten, die ihrer Bestimmung nach auch unmittelbar in der Nähe der feindlichen Schiffe Verwendung finden sollen, dabei aber Gefahr laufen, jeden Augenblick von dem Feinde weggenommen zu werden. Mit diesem Artikel 9 hat auch das Rotekreuzabkommen von 1899 vollständig aufgeräumt, indem es diesen Artikel ganz ausschaltete und

---

[1]) Meurer, Haager Friedenskonferenz 2, S. 348.

[2]) Art. 9: »*Les bâtiments hôpitaux militaires restent soumis aux lois de la guerre, en ce qui concerne leur matériel; ils deviennent la propriété du capteur, mais celui — ci ne pourra les détourner de leur affection spéciale pendant la durée de la guerre.*«



einen neuen in ganz andrer Formulierung an seine Stelle setzte, unseren heutigen Art. 1 des Rotekreuzabkommens. Im Gegensatz zu Art. 9 unterliegen heute die staatlichen Lazarettschiffe nicht mehr der Konfiskation, sie »sind zu achten und dürfen während der Dauer der Feindseligkeiten nicht weggenommen werden.« Natürlich kann im Fall einer Neutralitätsverletzung von dieser Unverletzlichkeit keine Rede mehr sein. Soweit geht bei aller Humanität dieser »Respekt« denn doch nicht, dass der Kriegführende selbst einer Verletzung seiner Rechte ruhig zusehen müsste. Nein, dieser Schutz steht den Lazarettschiffen nur zu, solange sie ihrem Kranken- und Verwundetendienst obliegen, sobald sie aber ihre privilegierte Stellung dazu benutzen, um einer Kriegspartei einen unerlaubten Vorteil zu verschaffen, ist die Gegenpartei zweifellos berechtigt, gegen diese Schiffe trotz ihres unverletzlichen Charakters vorzugehen; denn sobald das Schiff eine solche Handlung beginnt, hört es auf unverletzlich zu sein. Daher kann und darf der Kriegführende in seinem eigenen Selbsterhaltungsinteresse nicht auf die Vorsichtsmassregeln verzichten, die ihm allein die Möglichkeit geben, sich von dem wahren Tun eines Lazarettschiffes zu vergewissern. Gewiss, sind Lazarettschiffe zu achten, aber dieser »Respekt« verträgt sich doch mit etwaigen Vorsichtmassregeln. Ich würde es geradezu als eine Gefahr für beide Kriegsparteien betrachten, wenn dieses »*sont respectés*« soweit interpretiert würde, dass auf gar keinen Fall der Kriegführende gegen die Lazarettschiffe einschreiten könnte; denn dann wäre es nicht ausgeschlossen, dass diese Schiffe tun könnten, was sie wollten, ihre Unverletzlichkeit schützte sie ja. Wir sehen, dass wir mit dieser Auslegung zu ganz unhaltbaren Konsequenzen kämen. Indes die Haager Konferenz gibt uns ja selbst die Auslegung zu diesem »*sont respectés*« in ihrem Art. 4, der eigens auf den Art. 1 Bezug nimmt und dessen hier einschlägigen Bestimmungen ich an dieser Stalle behandeln will.

Schon in den Art. 10 und 13. der Genfer Zusatzartikel von 1868 war ein *droit de contrôle* und ein *droit de visite* über die Handelsschiffe und über die Lazarettschiffe anerkannter Hilfsgesellschaften ausdrücklich ausgesprochen, dagegen nicht über die militärischen Lazarettschiffe; letztere unterlagen, wie schon erwähnt, der Konfiskation, welche ja weiter ging als ein blosses Aufsichts- und Durchsuchungsrecht. Erst der Art. 4 des Rotekreuzabkommens unterwarf alle Lazarettschiffe ohne Ausnahme dem *droit de contrôle* und *droit de visite* auch von seiten des Gegners, was vor allem für die militärischen Lazarettschiffe insofern von grosser Bedeutung war, als sie jetzt nicht mehr dem Konfiskationsrecht unterworfen sind als Äquivalent[1]) dafür, dass jetzt beide Kriegsparteien das Aufsichts- und Durchsuchungsrecht über diese Schiffe haben.

Der Absatz 5 des Art. 4 regelt dieses *droit de contrôle* näher. Zunächst ist dem Kriegführenden das Recht eingeräumt, die Hilfe der Lazarettschiffe ganz und gar abzulehnen. Ob dieses Gebot der Ablehnung sich auf die ganze Dauer des Krieges erstrecken soll oder ob der Kriegführende nur für eine bestimmte Zeit die Lazarettschiffe nicht auf dem Kriegsplatz haben will, aus Furcht, sie könnten ihm seine militärischen Geheimnisse verraten oder in seinen Operationen hinderlich sein, hängt ganz von dem Willen des Kriegführenden ab. Auf keinen Fall ist er gezwungen, die Anwesenheit der Lazarettschiffe zugestatten, weil sein Gegner ihnen dieses nicht verbietet, und noch viel weniger dürfen gar die neutralen Mächte in dieser Hinsicht einen

---

[1]) Meurer, S. 379: »Die Besonderheit des Art. 4 des Abkommens gegenüber den Zusatzartikeln liegt in der gleichmässigen Geltung des Aufsichts- und Durchsuchungsrechts für alle Arten der Lazarettschiffe, »*sur tous les bâtiments hospitaliers sans exception*«, insbesondere also auch für die militärischen Lazarettschiffe, wo das Aufsichtsrecht des Gegners die natürliche Folge davon ist, dass die militärischen Lazarettschiffe jetzt auch Unverletzlichkeit geniessen.«



Druck auf ihn ausüben; letzteres erklärt sich daraus, dass der Krieg doch um der Kriegführenden willen geführt wird, nicht um den Lazarettschiffen einmal Gelegenheit zu geben, ihre charitative Tätigkeit entfalten zu können.

Ferner kann der Kriegführende dem Lazarettschiff das Verweilen auf dem Kriegsschauplatz verbieten. Das kann geschehen auf zweifache Weise: einmal dadurch, dass er dem Lazarettschiff der Befehl gibt, »sich zu entfernen«. Welchen Weg dabei das abgewiesene Schiff einschlägt, ist seine Sache, es genügt jedoch, wenn es aus dem Feuerbereich des Gegners gekommen ist. Sodann dadurch, dass er ihm eine »ganz bestimmte Fahrtrichtung vorschreibt« *(leur imposer une direction déterminée)*. Dieser letztere Befehl ist schon viel bestimmter und schärfer, insofern dem Lazarettschiff seine freie Fahrtbestimmung genommen ist und es eine Verletzung der Rechte des Kriegführenden wäre, wenn das fortgewiesene Schiff eine andere Richtung als die vorgeschriebene wählen würde, es müsste denn sein, dass es unverschuldeter Weise vielleicht durch einen Seesturm von dieser Richtung abgetrieben würde.

Die Unterordnung der Lazarettschiffe unter die Kriegsschiffe zeigt sich auch in der Bestimmung, dass die Kriegspartei dem Lazarettschiffe, im Falle ihm eine bestimmte Fahrtrichtung vorgeschrieben ist, einen Kommissar einen Bord geben kann, um die strikte Ausführung seiner Befehle überwachen zu lassen. Diese Massregel muss dem Kriegführenden unbedingt gestattet sein. Denn wer gebe ihm die Garantie, dass das abgewiesene Lazarettschiff gerade die Richtung genau einhält, die ihm bestimmt worden ist? Ist es nicht denkbar, dass ein solches Lazarettschiff nur solange den vorgezeichneten Weg innehält, bis es den Blicken des Gegners entzogen ist, um dann sofort zu seiner eigenen Schlachtflotte zu eilen, um ihm des Gegners Stellung zu verraten? Ausgeschlossen ist diese Möglichkeit nicht und weil der Kriegführende mit jeder Möglichkeit rechnen muss,

so muss man ihm auch die Mittel an die Hand geben allen Eventalitäten vorzubeugen.

Die »schärfste Aufsichtsmassregel« besteht zweifellos darin, dass der Kriegführende ein Lazarettschiff sogar zurückhalten kann. Es liegt auf der Hand, dass diese Massregel nur unter ganz besonderen Umständen Platz greifen kann, wie der Schluss des Absatz 5 ja auch sagt: »*même les détenir, si la gravité des circonstances l' exigeait.*« Selbstverständlich darf dieses »*détenir*« nur so lange dauern, bis die »*gravité*« gehoben ist, denn sonst käme dieses Zurückhalten ja fast einer zeitlich beschränkten Konfiskation gleich, welche doch im Art. 1 ausdrücklich verboten ist. Ob der Kriegführende, der das Lazarettschiff zurückbehält, über seine Beweggründe dem Kommandoführer des Lazarettschiffes Auskunft geben muss, darüber ist im Rotekreuzabkommen nichts gesagt, jedenfalls kann auf gar keinen Fall die Gegenpartei, der das zurückbehaltene Schiff angehört, von dem Kriegführenden die Gründe für dieses »*détenir*« verlangen; denn es wäre doch widersinnig, wenn der Kriegführende, der das Lazarettschiff zurückbehält, um seine Pläne zu verbergen, jetzt seinem Gegner darüber Auskunft erteilte.

Der Absatz 5 des Art. 4 spricht auch ausdrücklich von einem »*droit de visite*«. Darunter ist sowohl das Anhalte- wie auch das Durchsuchungsrecht verstanden. Dieses Visitationsrecht kann man dem Kriegführenden nicht absprechen, zumal er ja ein viel einschneidenderes Recht fallen liess, sein Konfiskationsrecht. Solange die staatlichen Lazarettschiffe der Wegnahme ausgesetzt waren, bedurfte es einer ausdrücklichen Zulassung des *droit de visite* solcher Schiffe nicht, aber heute, wo die Staatslazarettschiffe für unverletzlich erklärt sind, heute ist ein solches Durchsuchungsrecht unbedingt nötig. Woher sollte denn der Kriegführende die Garantie bekommen, dass diese Schiffe auch immer treu ihre Pflicht erfüllen? Haben

wir nicht genug Beispiele, wo man mit Täuschung das zu erreichen suchte, was man auf andere Art sich nicht verschaffen konnte, und ganz besonders in Kriegszeiten wenn es sich um Sieg oder Niederlage, um Sein oder Nichtsein eines Volkes handelte. Daraus erklärt es sich auch, dass in gar manchen Seekriegen Fälle vorgekommen sind, in denen Schiffe eine falsche Flagge geführt haben, um entweder dem Beuterecht zu entgehen oder unter dem Deckmantel der Neutralität ungestört Handel treiben oder auch um dem eigenen Lande Kriegskontrebande aus neutralen Ländern zuführen zu können. Und ebensogut wie man früher eine falsche Flagge führen konnte, könnte auch heute das »rote Kreuz im weissem Felde« zum Nachteil der einen Kriegspartei missbraucht werden. Daher ist es ganz gerechtfertigt, wenn der Kriegführende auch hier sein Durchsuchungsrecht ausüben darf.

Gegen die Unterwerfung der Lazarettschiffe unter das Durchsuchungsrecht hat man eingewendet, das Durchsuchungsrecht könne leicht missbraucht werden. Aber, kann man denn nicht denselben Einwand auch gegen die Lazarettschiffe erheben, auch sie könnten ihre bevorrechtigte Stellung missbrauchen? Vor einem Missbrauch des Durchsuchungsrechts schützt doch schliesslich die staatliche Garantie, dass das Durchsuchungsrecht doch nur von Organen des Staates ausgeübt wird und dass dieser Staat für seine Organe die Haftung übernimmt. Indes mag man auch gegen die Ausübung des Durchsuchungsrechts hinsichtlich der Lazarettschiffe geltend machen, was man will, soviel steht fest: Niemand braucht sich betrügen zu lassen, auch nicht ein kriegführender Staat von einem Lazarettschiffe; das einzige Mittel aber, mit dem man einem solchen Betruge vorbeugen kann, ist die Ausübung des Durchsuchungsrechtes.[1]) Will sich das aufgeforderte Lazarettschiff

[1]) Meurer, S. 381: »Die Kriegsparteien müssen das Recht haben, sich für die Zulassung von Schiffen auf dem Kriegsschauplatze alle Garantie zu

dem Durchsuchungsrecht nicht unterwerfen, dann macht es sich eines offenbaren Widerstandes gegen den kriegführenden Staat schuldig; in einem solchen Falle teilen die Lazarettschiffe das Schicksal all der übrigen Schiffe, die sich den Bestimmungen der Kriegführenden nicht fügen wollen, das heisst, sie verlieren ihren Charakter der Unverletzlichkeit und dürfen somit konfisziert werden.

Der Absatz 6 des Artikels 4 enthält noch eine Bestimmung, die sich auch in anderen Prisenreglements findet: Die Kriegsparteien sollen die den Lazarettschiffen gegebenen Befehle, soweit wie möglich, in deren Schiffstagebuch eintragen. Ich möchte diese Bestimmung als eine blosse Vorsichtsmassregel bezeichnen, mit der man den Fall vorsehen will, dass man das Schiffstagebuch als Beweis benützen kann, wenn es einmal zu Streitigkeiten kommen sollte, ob und welche Befehle erteilt worden sind.[2])

Kehren wir nun wieder zu unserem noch nicht ganz besprochenen Art. 1 zurück. Damit die beiden Kriegsparteien sich gegenseitig vergewissern können, ob die aufgestellten Lazarettschiffe auch in der Tat nur dem Kranken- und Verwundetendienste obliegen, wird verlangt, dass die Kriegsparteien sich gegenseitig die Namen der Schiffe anzeigen, die in diesem Kriege zur Verwendung kommen, und zwar muss diese Anmeldung erfolgen, bevor diese Schiffe ihren Dienst beginnen, mag das nun bei Beginn des Krieges oder auch während des Laufes der Feindseligkeiten geschehen. Da diese Schiffe für die ganze Dauer des Krieges geschützt sind, müssen sie auch ihren Charakter als Lazarettschiffe beibehalten, denn sonst könnte man ja unter dem Deckmantel des Lazarettcharakters solche

verschaffen; das Anhalterecht ist notwendig zur Abwehr gegen Betrug, gegen welchen die Kriegsschiffe insbesondere auch mit der Aberkennung des Lazarettcharakters müssen antworten können.«

[2]) Vergl. Meurer, S. 380.



Schiffe an einen wichtigen Platz bringen, um sie dort auf einmal als Kriegsschiffe auftauchen zu lassen.[1])

2. Die feindlichen Privatlazarettschiffe.

Art. 2 spricht von Lazarettschiffen, die von Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften ausgerüstet sind und einer kriegführenden Macht angehören. Wir haben es also mit Lazarettschiffen zu tun, die nicht militärische, sondern feindliche Privatlazarettschiffe sind. Schon im Art. 13 der Genfer Zusatzartikel von 1868 waren die Lazarettschiffe der amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften »als neutral erklärt«, dagegen waren nicht erwähnt die Lazarettschiffe der Privaten. Erst Art. 2 des Rotekreuzabkommens berücksichtigte auch den Fall, wenn Private Lazarettschiffe ausrüsteten, um sie ihrer Regierung zur Verfügung zu stellen. Dass in einem solchen Falle die Lazarettschiffe der Privaten dieselbe Unverletzlichkeit geniessen müssen wie die Lazarettschiffe der amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften, liegt gar auf der Hand. Daher stellte auch Art. 2 beide Gruppen von Privatschiffen vollkommen gleichberechtigt nebeneinander. Von diesen beiden Arten von Lazarettschiffen heisst es im Art. 2: »*sont également respectés et exempts de capture.*« Man könnte hier einwenden, dieser Schutz sei doch ganz überflüssig, sobald einmal das feindliche Privateigentum im Seekrieg dieselbe unverletzliche Stellung einnimmt wie das Privateigentum im Landkrieg. Gewiss, aber heute geniesst halt das feindliche Privateigentum noch nicht diesen Schutz, und so-

---

[1]) Meurer, S. 369: »Sollen Missbräuche verhindert werden, so darf aber auch die dem Gegner mitgeteilte Lazarettbestimmung eines Schiffes während des Krieges nicht mehr geändert werden. Man würde sonst einem Schiffe, um es sicher an einen bestimmten Platz zu bringen, den Charakter als Lazarettschiff geben, um es dann dort zum Kriegsschiff umzubilden«.



lange eine solche Bestimmung, die ja nur zu begrüssen wäre, noch nicht getroffen ist, bleibt nichts anderes übrig, als dass man für die feindlichen Privatlazarettschiffe einen solchen Schutz ausdrücklich ausspricht.

Gerade so wie im Art. 1 gewisse Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die militärischen Lazarettschiffe für unverletzlich gelten können, so verlangt auch Art. 2 von den feindlichen Privatlazarettschiffen die Erfüllung gewisser Bedingungen, wenn sie nicht der Konfiskation unterworfen sein wollen. Die erste Voraussetzung ist die, dass die kriegführende Macht, der sie angehören, eine *commission officielle* für sie ausgestellt hat. Mit dieser amtlichen Bescheinigung bringt der kriegführende Staat zum Ausdruck, dass er diese Schiffe zum Lazarettdienst zulassen will. Es ist der »notwendige Rechtstitel für die Mitwirkung auf dem Gebiete des Kriegssanitätsdienstes.«[1]) In welcher Weise der kriegführende Staat die ihm zur Verfügung gestellten Schiffe seiner Flotte angliedern will, ist seine Sache.

Ferner wird gefordert, dass ebenso wie bei den militärischen Lazarettschiffen die Namen der betreffendcn Schiffe des Art. 2 dem Gegner vor ihrer Verwendung angezeigt werden.

Eine dritte Voraussetzung ist noch die Bestimmung, dass diese Schiffe eine »von der zuständisen Behörde auszustellende Bescheinigung darüber bei sich führen, dass sie sich wähernd der Ausrüstung und beim Auslaufen unter ihrer Aufsicht befunden haben.« Diese Bescheinigung soll mithin dem Gegner die Garantie bieten, dass das Schiff keine verbotenen Waren an Bord, dass es in keiner Weise seinen Lazarettcharakter verletzt hat. Im Übrigen sei bemerkt, dass der schon unter Rubrik 1 erwähnte Art. 4 auch auf die feindlichen Privatlazarettschiffe Anwendung findet und somit die obigen Ausführungen über den Art. 4

---

[1]) **Meurer**, S. 373.



auch hier in betracht kommen; kurz gesagt: die Schiffe des Art. 2 unterliegen auch dem Aufsichts- und Durchsuchungsrecht.

3. Die neutralen Privatlazarettschiffe.

Art. 3 handelt von den Lazarettschiffen, die Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften neutraler Staaten ausgerüstet sind. Auch diese Schiffe sind zu achten und dürfen nicht weggenommen werden, vorausgesetzt, dast sie sich keiner Neutralitätsverletzung zu schulden kommen liessen. Warum ist es denn noch ausdrücklich betont, dass neutrale Schiffe nicht konfisziert werden dürfen, könnte man nicht fragen? Die neutralen Schiffe sind doch *ipso iure* auf grund ihrer Neutralität unverletzlich! Ganz gewiss, neutrales Eigentum ist geschützt mit Ausnahme der Kontrebande; aber man kann es doch als eine Unterstützung eines der Kriegführenden bezeichnen, wenn der Neutrale seine Schiffe dazu verwendet, die Verwundeten und Kranken einer Kriegspartei an Bord zu nehmen, um sie zu verpflegen und zu unterstützen. Auf die Ahndung dieser Unterstützung haben beide Kriegsparteien im Interesse der Humanität verzichtet und dieser Verzicht findet seinen Ausdruck in der Bestimmung, dass die neutralen Privatlazarettschiffe wegen dieses »Samariterdienstes« nicht weggenommen werden sollen.

Damit die Schiffe des Art. 3 ihre privilegierte Stellung einnehmen können, wird von ihnen dieselbe Voraussetzung verlangt wie von den Schiffen des Art. 2. Der neutrale Heimatstaat muss auch einen amtlichen Auftrag für sie ausstellen und den kriegführenden Mächten ihre Namen vor ihrer Verwendung mitteilen. Im Artikel 3 ist nichts davon erwähnt, dass die neutralen Lazarettschiffe sich irgend einer der beiden Kriegsflotte angliedern müssten. Auf dieses Recht haben die Kriegsparteien gleichfalls verzichtet, verlangen aber für diesen Verzicht, dass auch die

Schiffe des Art. 3 von den beiden Kriegsparteien beaufsichtigt und kontrolliert werden.[1]) Dieses Aufsichts- und Visitationsrecht ist in dem Art. 4 auch auf die Schiffe des Art. 3 ausdrücklich ausgedehnt worden; ich verweise auch hier auf das unter Rubrik 1 Gesagte.

4. Die staatlichen Lazarettschiffe neutraler Staaten.

Keine Berücksichtigung haben die staatlichen Lazarettschiffe neutraler Staaten im Rotekreuzabkommen gefunden. Warum man diese Frage in dem Abkommen nicht geregelt hat, lässt sich aus den Verhandlungen nicht ersehen. Wahrscheinlich rechnete man nicht mit der Möglichkeit, dass ein neutraler Staat eigene Staatslazarettschiffe ausrüste, um sie beiden Kriegsparteien zur Verfügung zu stellen oder man hat vielleicht auch gar nicht an diese Eventualität gedacht. Und doch ist es nicht ausgeschlossen, dass auch dieser Fall einmal eintreten könnte und dann fehlt es an jeder Regelung, wenn man nicht vielleicht diese Schiffe den Art. 1—3 eingliedern wollte, aber es fragt sich dann, welchem Artikel. Indes, obwohl wir keine bestimmte Regelung für diese Art von Schiffen haben, so glaube ich doch, dass in diesem Fall auch die staatlichen Lazarettschiffe neutraler Staaten dem Aufsichts- und Durchsuchungsrecht der Kriegsparteien unterliegen.

Das erklärt sich folgendermassen: Auf dem Seekriegsschauplatz hat an und für sich der Neutrale ebensowenig zutun wie auf dem Landkriegsschauplatz; denn Krieg wird geführt um die verletzten Rechte einer Nation zu sühnen, um die Entscheidung über Recht oder Unrecht zweier Nationen der Waffengewalt anzuvertrauen, nicht um den

---

[1]) Meurer, S. 379: »Gegenüber den letzteren (den neutralen Lazarettschiffen) ist aber die Anerkennung eines doppelten Aufsichtsrechts zugleich der Verzicht auf ein Mehr, nämlich der Verzicht auf die Notwendigkeit der Eingliederung in eine der beiden Kriegsflotten.«



Neutralen ein interessantes Schauspiel zu bieten. Daher hat der Neutrale kein Recht sich irgendwie in die Angelegenheiten der kriegführenden Völker einzumischen, noch sonstwie ihren Unternehmungen hinderlich zu sein. Wenn nun trotzalldem der Neutrale sich auf dem Kriegsschauplatz zeigt, nur um ein Gebot der Humanität zu erfüllen, so muss er doch in erster Linie den Rechten der Kriegführenden Rechnung tragen; er darf nicht nach seinem Belieben bald zu jener, bald zu dieser Kriegspartei sich begeben, ohne sich jeder Kontrolle zu unterziehen, denn das birge eine grosse Gefahr für den Kriegführenden in sich, da dieser keine Garantie dafür hat, dass sein Gegner nicht auf diese Weise alle seine Pläne erfährt. Nein, der Neutrale muss sich allen Vorschriften fügen, die der Kriegführende seiner eigenen Sicherheit wegen erlassen hat, denn im Kriege ist die Kriegspartei der Herr und seinen Anordnungen haben sich die anderen Nationen auf dem Kriegsschauplatz zu unterwerfen. Wenn das aber der neutrale Staat mit seiner Souveränität nicht vereinbaren kann, dann muss er halt den Schauplatz meiden. Bleibt er jedoch, ohne die Gebote der Kriegführenden zu beachten, dann macht er sich nach meiner Meinung einer Verletzung der Rechte der Kriegsparteien schuldig und dafür kann der verletzte Staat bei der Regierung des neutralen Staates Beschwerde erheben und Rechenschaft verlangen und im Falle der fruchtlosen Vorstellungen mit Gewalt seinen Anordnungen Gehorsam verschaffen, in welch letzterem Falle das Schiff für gute Prise erklärt werden darf, selbst wenn es ein neutrales Saatslazarettschiff ist.

5. Neutrale Verwundetentransportschiffe.

Art. 6 beschäftigt sich mit den Handelsschiffen, Vergnügungsdampfern oder anderen Fahrzeugen der Neutralen, welche Kranke und Verwundete an Bord genommen haben,

um deren weiteren Transport zu übernehmen. Die Stellung des Wortes »*neutres*« könnte leicht irreführen, insofern man es nur auf »*yachts ou embarcations*« bezöge und somit unter die »*bâtiments de commerce*« auch die Handelsschiffe der Kriegsparteien rechnen würde. Aber wie sich aus den Vorverhandlungen ergibt, sind in diesem Art. 6 nur neutrale Schiffe gemeint und zwar die neutralen Schiffe, die nicht unter den Art. 3 fallen. Es sind sonach die neutralen Schiffe, die nicht »von Haus aus gerade für den Lazarettdienst erbaut, ausgerüstet und angemeldet worden sind«, sondern die gelegentlich einmal dazu verwendet werden, Kranke und Verwundete an Bord zu nehmen. Alle diese neutralen Verwundetentransportschiffe dürfen nicht weggenommen werden »*pour le fait de ce transport*«. Der besondere Schutz ist aus demselben Gesichtspunkte ausgesprochen, den ich oben erwähnt habe, nämlich man könnte diesen Krankentransport als Unterstützung und somit als Neutralitätsverletzung bezeichnen.[1]) Was natürlich für alle andere Schiffe gilt, das gilt auch für die neutralen Verwundetentransportschiffe: auch diese Schiffe verlieren sofort ihren Charakter der Unverletzlichkeit, sobald sie sich eine Verfehlung gegen den Kriegführenden zu schulden kommen lassen[2]). Denn sonst hätten ja die neutralen Handelsschiffe ein bequemes Mittel, um verbotenen Handel treiben zu können, sie bräuchten ja nur einen Verwundeten an Bord zu nehmen, dann wären sie unverletzlich und könnten dann tun, was sie wollten. Daher bestimmt Art. 6: *mais ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu' ils pour-*

---

[1]) Vergl. Meurer, S. 396.

[2]) Meurer, S. 398: »Die charitativen Leistungen der genannten Schiffe entbinden dieselben nicht von der Beobachtung der völkerrechtlichen Verbotsgesetze (z. B. betreffend Blockade und Kontrebande) und die Verwundetentransportschiffe haben die Folgen ihrer verbotswidrigen Handlungen zu tragen.»



raient avoir commises. Auch diese Schiffe unterstehen der Ausübung des Durchsuchungsrechts, obwohl dieses Recht im Art. 6 nicht besonders erwähnt wurde; es wäre ja auch ganz unnötig, eigens darauf hinzuweisen. Denn diese Schiffe sind und bleiben doch immer nur neutrale Handelsschiffe, wenn sie auch gelegentlich zum Krankentransport verwendet werden, und solche Schiffe dürfen ohne Zweifel durchsucht werden aus dem schon mehrfach angefürten Grunde.

6. Die feindlichen Verwundetentransportschiffe.

Art. 10 der Genfer Zusatzartikel von 1868 hatte bestimmt: »*Tout bâtiment de commerce, à quelque nation qu' il appartienne, charge exclusivement de blessés et de malades dont il opère l'evacuation est couvert par la neutralité* . .« Dieser Artikel spricht also von Handelsschiffen aller Nationen, zu welchen auch die beiden Kriegführenden gehören. Mithin waren nicht nur die neutralen, sondern auch die feindlichen[1]) Handelsschiffe geschützt, wenn sie ausschliesslich Verwundete transportierten. Man gab also selbst den feindlichen Haudelsschiffen eine ähnliche Stellung wie den feindlichen Lazarettschiffen des Art. 13, machte also auch hier eine Ausnahme von dem gemeinen Prisenrecht, wonach alles feindliche Privateigentum im Seekrieg der Konfiskation unterliegt. Gewiss hate der Art. 10 noch manche Mängel, die beseitigt werden mussten, wenn eine Ratifikation möglich sein sollte. Aber er bahnte doch wenigstens endlich einmal den Weg an, dem feindlichen Privateigentum im Seekrieg dieselbe Stellung einzuräumen wie dem Privateigentum im Landkrieg. Leider wurde die schöne Hoffnung, auf dem gezeigten Wege weiter zu

---

[1]) Meurer, S. 366: »Der Zusatzartikel 10 privilegierte die Handelsschiffe »*à quelque nation qu' il appartienne*«, also das Handelsschiff mit neutraler, wie feindlicher Flagge, wie denn auch die ersten Verhandlungen sich noch ganz auf diesem Boden bewegten.«

schreiten, durch das Rotekreuzabkommen nicht erfüllt, man getraute sich nicht noch weitere Ausnahmen von dem verwerflichen Grundsatze: Feindliches Privateigentum darf im Seekrieg konfisziert werden, zu machen.[1]).

In den Verhandlungen über den Art. 6 wurde diese Frage ja lebhaft besprochen, aber zu einer Einigung gelangte man nicht. Schliesslich liess man einfach den Art, 10 fallen. So kam es, dass wir im Rotekreuzabkommen die Handelsschiffe, Vergnügungsdampfer und andre Fahrzeueg von Privaten einer Kriegspartei überhaupt nicht erwähnt finden. Dass diese Lücke ganz ungerechte Härten nach sich zieht, ist nicht zu bestreiten. Nach unserem heutigen Seekriegsrecht darf nämlich ein feindliches Handelsschiff, das ganz und gar mit Kranken und Verwundeten beladen ist, zum Lohn für seinen edlen Samariterdienst als gute Prise erklärt werden. Dass sich bei diesen wenig verlockenden Aussichten nicht gar zu viele Handelsschiffe einer Kriegspartei in den Dienst der Krankenpflege stellen, kann man ihnen nicht übel nehmen. Indes gebe ich mich der Hoffnung hin, dass diese Ungerechtigkeiten bald verschwinden werden.

§ 6.

Durchbrechung des Prinzips der Durchsuchung aller Schiffe.

1. Kartellschiffe.

Jede Kriegspartei hat das Recht, die Schiffe des Gegners wegzunehmen. Allein dieser Satz erleidet gewisse Beschränkungen. Die erste Ausnahme machen die sogenannten Kartellschiffe, welche dazu dienen, Unterhandlungen

[1]) Meurer, S. 397: »Aber wenn man auch die seekriegsrechtliche Behandlung des feindlichen Privateigentums nicht von Grund aus reformieren konnte, so hätte man doch wenigstens einmal beim Samariterdienst eine Probe machen können und sollen«.



einzuleiten, Waffenstillstand zu vermitteln, Gefangene aus- und einzutauschen. Diese Schiffe müssen unbedingt eine Art von Unverletzlichkeit geniessen ähnlich den Parlamentären im Landkrieg und den Gesandten im Frieden. Dieser Schutz kannte schon das Altertum: Bei den Griechen und Römern war der Parlamentär heilig und unverletzlich, dieselbe Stellung nahmen auch die feindlichen Schiffe ein, welche die weisse Friedensflagge gehisst hatten zum Zeichen, dass sie in friedlicher Absicht kommen. An dieser Unverletzlichkeit hat man auch immer festgehalten und muss auch daran festhalten; denn wo käme man denn hin, wenn man auch ein derartiges Kartellschiff der Durchsuchung unterwerfen wollte? Das Durchsuchungsrecht dient doch dazu, festzustellen, ob ein Schiff Kriegskontrebande verladen hat oder nicht, was hat aber damit ein Parlamentärschiff zu tun? Daraus ergibt sich, dass es einen Bruch des Völkerrechts bedeuten würde, wenn der Kriegführende auch gegenüber einem Parlamentärschiff seine Anhalte- und Durchsuchungsrecht geltend machten.

2. Kriegsschiffe der Neutralen.

Das Kriegsschiff ist staatliche Behörde zur See. Es verkörpert in sich die Souveränität seines Heimatstaates gleichsam auf einen kleinen Raum zusammengedrängt und diese Souveränität haftet dem Kriegsschiffe fest an, folgt ihm überallhin, wohin auch immer es seinen Kurs nimmt, und verbreitet all da, wo es sich zeigt, Schutz und Sicherheit. Es ist sozusagen die wandernde Macht des Staates, die den Untertanen weit draussen vom Heimatland mächtig zur Seite steht und ihre Interessen ebenso schützt wie in dem Mutterland. Ohne eine solche Machtverbreitung von seiten der Kriegsschiffe wäre ein sicherer und ausgedehnter Handel gar nicht möglich; auch an eine Entwicklung der Kolonien wäre nicht zu denken, die anfangs doch gar sehr

vom Mutterlande abhängig und geradezu auf seinen schützenden Arm angewiesen sind, da sie sich nicht selbst gegen Angriffe wehren können. Die in dem Kriegsschiff verkörperte Macht des Staates wirkt nicht nur positiv, sondern auch negativ, das heisst, sie duldet keine andre Macht über sich. Daraus folgt, die Kriegsschiffe stehen einander vollkommen gleich, ein jedes vertritt seinen Souverän mit der gleichen Berechtigung wie jedes andre. An dieser Gleichberechtigung ändert auch nichts der Umstand, dass ein Kriegsschiff mächtiger und stärker ist als das andre; auf diese Gleichberechtigung hat auch gar keinen Einfluss die Tatsache, dass ein Staat sich im Kriegszustand befindet, weil die blosse Stellung als Kriegführender noch nicht die Unterwerfung der Neutralen unter seine Herrschaft bedingt. Aus dieser Gleichberechtigung ergibt sich: Kein Staat hat das Recht in dem Machtgebiet des anderen Rechtshandlungen vorzunehmen und daraus folgt, der Kriegführende darf ein neutrales Kriegsschiff nicht anhalten und durchsuchen.[1])

---

[1]) Attlmayer, Elemente des internationalen Seerechts, Wien 1873, I. S. 28: »Die Kommandanten der Kriegsschiffe sind Funktionäre des Staates, dessen Flagge sie führen, Agenten seiner Exekution, in gewisser Beziehung selbst seiner richterlichen Gewalt; die Bemannung der Kriegsschiffe bildet einen Teil der Kriegsmacht des Staates; das Schiff selbst stellt eine schwimmende Feste, und als Eigentum des Staates und als unter direkter Herrschaft desselben stehend — sozusagen — ein Stück Territoriums dar. Hieraus folgt, dass jede Beschränkung des Kommandanten oder irgend eines Angehörigen eines Kriegsschiffes in seinem dienstlichen oder ausserdienstlichem Verhalten in irgend einer Aktion innerhalb des Kriegsschiffes und der zu demselben gehörigen Teile (Boote), jede Einmischung in irgend eine Angelegenheit, oder irgend ein Ereignis, welches an Bord desselben sich zuträgt, und umsomehr jedes gewaltsame Eindringen an Bord eine Verletzung der Souveränitätsrechte des Staates ist, dem das betreffende Kriegsschiff angehört.« Desgleichen

Ortolan, I, p. 213: »*Les navires de guerre sont considérés, en tout temps et en tout lieu, comme la continuation du territoire de l'état auquel*



Aber noch aus einem anderen Grunde wird man die neutralen Kriegsschiffe dem Durchsuchungsrecht nicht unterwerfen. Wie schon oben bei den Kartellschiffen bemerkt wurde, wird das Durchsuchungsrecht doch in erster Linie zu dem Zwecke ausgeübt, um festzustellen, ob das angehaltene Schiff nicht Kriegskontrebande an Bord hat. Dieser Punkt kommt jedoch bei den Kriegsschiffen nicht inbetracht, da es doch so gut wie ausgeschlossen ist, dass sie mit Kontrebande Handel treiben.[1])

Endlich wollen wir auf den Punkt zu sprechen kommen, der nach meiner Meinung am stärksten für die Befreiung der neutralen Kriegsschiffe vom Durchsuchungsrecht spricht und auch der ausschlaggebende ist. Wie im Privatleben der eine die Person und das Eigentum des anderen achten und respektieren muss — den sonst ist ja ein friedliches Zusammenleben und Zusammenwirken gar nicht denkbar — ebenso müssen auch im völkerrechtlichen Leben die einzelnen Staaten sich gegenseitig achten und respektieren. Ohne eine solche Berücksichtigung der gegenseitigen Rechte und Interessen könnte sich ein völkerrechtlicher Verkehr gar nicht entwickeln, da man sich immer darauf gefasst machen müsste, das im Handel erworbene Eigentum mit Gewalt wieder entrissen zu bekommen. Dass aber diese Zustände einfach unhaltbar sind, bedarf keines weiteren Beweises. Aus dem gegenseitigen Respekt der einzelnen Staaten vor einander ergibt sich: der kriegführende Staat darf nicht die Souveränität des anderen verletzen, darf

---

ils appartiennent«. . . . p. 226: »Le navire de guerre portant en son sein une partie de la puissance publique de l' Etat auquel il appartient, un corps organisé de fonctionnaires et d' agents de cette puissance dans l'ordre administratif et dans l' ordre militaire, soumettre ce navire et le corps organisé qu' il porte, aux loix et aux autorités du pays dans les eaux duquel il entre, ce serait vraiment soumettre l' une de ces puissances à l' autre«.

Ebenso Heffter, Völkerrecht, S. 360; Riviers, Völkerrecht, S. 435.

[1]) Gessner, Recht des neutralen Seehandels, S. 314.

nicht in des anderen Machtkreis eingreifen — hiervon gibt es die schon erwähnten Ausnahmen, die sich aus dem Umstand ergeben, dass Kriegsrechte den Handelsinteressen der nicht in Krieg befindlichen Nationen vorgehen —, darf also nicht durch seine Organe die Kriegsschiffe der Neutralen anhalten und durchsuchen lassen;[1]) tut er es dennoch, dann macht er sich einer Verletzung der Neutralitätsrechte schuldig.

3. Neutrale Staatspostschiffe.

Ein Staat hat verschiedene Behörden, um all die vielen ihm obliegenden Aufgaben erfüllen zu können. Zu diesen gehört auch das Postwesen. Die Beamten dieses Zweiges der staatlichen Tätigkeit sind Staatsbeamten, also Vertreter der staatlichen Souveränität, und die Gebäude, in denen die Geschäfte vollzogen werden, sind Staatsgebäude, also Eigentum des Staates — eine Ausnahme liegt vor, wenn der Staat ein solches Gebäude nur gemietet hat. Das ist aber für diese Frage belanglos, weil auch dem Mieter gegen Störungen und Eingriffe in den gemieteten Gegenstand dieselben Rechte zustehen wie dem Eigentümer. Ein solches Staatsgebäude ist nun das Postschiff kraft der alten Fiktion, dass das Staatsschiff nur ein schwimmender

---

1) Calvo, *Dictionnaire Manuel de Diplomatie et de Droit International publ. et priv., Paris 1885, p. 446: »Les égards que les gouvernements se doivent entre eux, ainsi que le respect qui entoure partout le pavillon militairé, ont naturellement soustrait les bâtiments de guerre à l' application au droit de visite l' est pourquoi dans la pratique, lorsque deux navires de la marine militaire se rencontrent en pleine mer, celui qui dé sire savoir à quelle nation l' autre appartient, arbore son pavillon en l' assuraut par un coup de canon à poudre. Le navire interrogé en repondant par la même manoeuvre affirme ses couleurs et les met à l' abri de tout doute»*

Vergl. auch Hautefeuille, *Histoire des origines . . . ., p. 216*, Wheaton, *Elements of Intern. Law, § 441.*



Teil des Heimatlandes, folglich der Jurisdiktion und der Gebietshoheit nur des Ausrüstungsstaates unterstellt ist. Daraus ergibt sich der Satz: ein neutrales Postschiff darf nicht durchsucht werden.[1]) Auch das Institut für Völkerrecht hat in seinem Prisenreglement in Art. 17 die Unverletzlichkeit der neutralen Postschiffe anerkannt. Genannter Artikel bestimmt: ein staatliches neutrales Postschiff darf nicht durchsucht werden, wenn der an Bord befeindliche Offizier schriftlich eine Erklärung abgibt dahin lautend, dass das Schiff keine feindlichen Depeschen, keine Truppen, keine Kriegskontrebande mit sich führt. Dieser Grundsatz ist zum Teil auch im internationalen Abkommen anerkannt und geregelt worden, so in den Verträgen[2]) zwischen Frankreich und Sardinien vom 4. September 1860, Art. 6 und 7; Frankreich und Italien vom 3. März 1869 Art. 6; England und Belgien vom 17. Februar 1876, Art. 6[3]); Portugiesisches Gesetz vom 7. Juli 1880, Art. 76; England und Frankreich vom 30. August 1890, Art. 9.

Indes was nützen all die Verträge, wenn man sich nicht daran hält! England hat in seinen Verträgen dem

---

[1]) Gessner, Recht des neutralen Seehandels, S. 314: »*D'autres bâtiments appartenant à l'état, ceux par exemple qui font le service de la poste, sont traités à l'égal de vaisseaux de guerre, dès qu'ils sont commandés par un officier. Toutefois comme il peut arriver que de tels vaisseaux se chargent du transport d' articles de contrebande, il est à désirer que l' on puisse demander au commandant d' assurer sur son honneur que le vaisseau ne porte pas d' objets prohibés, en particulier pas de depêches ennemies.*«

Vergl. auch Bulmerincq, Völkerrecht in Marquardsen's Handbuch des öffentlichen Rechts S. 373.

[2]) Bonfils, Völkerrecht, Nr. 629.

[3]) Art. 6 lautet: »*Ce seront des bâtiments appartenant à l' État ou frétés pour le compte de l' État. Les bâtiments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques où ils pourraient accidentellement aborder comme vaisseaux de guerre.*«

neutralen Staatspostschiff dieselbe Stellung eingeräumt wie einem neutralen Kriegsschiff, hat also eine Durchsuchung eines Postschiffes für nicht statthaft erklärt. Und trotzdem hat England keinen Anstoss genommen während seines Krieges mit Transvaal die deutschen Postschiffe »Herzog, General, Bundesrat« in der Meerenge von Aden aufzubringen. Erst auf die Vorstellungen[1]) Deutschlands gab sie die englische Regierung wieder frei. Auf ein solches Verhalten weiter einzugehen, halte ich für zwecklos.

Mat hat auch schon den Vorschlag gemacht, die Staatspostschiffe des Feindes den der Neutralen gleichzustellen, weil sie doch mehr eine friedliche Tätigkeit verrichten und ihre Dienste der gesamten zivilisierten Welt mithin auch dem feindlichen Staate zugutekommen. Es hätte ja sicherlich grosse Vorteile, wenn man durch ein internationales Abkommen diesen Gedanken verwirklichte, aber gar so einfach wäre die Sache doch nicht. Der Kriegführende müsste doch immer mit dem Gedanken rechnen, dass das feindliche Postschiff sein eingeräumtes Recht missbrauchte.

4. Schiffe unter Konvoi.

Ursprünglich hatte das Konvoieren der Kauffahrteischiffe *(l'usage de faire ainsi escorter les vaisseaux, le convoi*[2]) lediglich den Zweck, die Schiffe gegen Seeräuber zu schützen. Um das ermöglichen zu können, schlossen sich mehrere Schiffe zusammen und bildeten so eine Admiralität mit einem Admiral als Führer *(chef qu' on appellait amiral.)* Mit dem Erstarken der Staatsgewalt übernahm es der Staat selbst, seine Handelsschiffe durch seine Kriegsschiffe zu konvoieren, um sie nicht nur gegen die Piraten, sondern auch gegen das Überhandnehmen der Korsaren zu schützen.

---

[1]) Die Verhandlungen hierüber finden sich abgedruckt bei Mirbach, Durchsuchungsrecht, Anh. II.

[2]) Gessner, Recht des neutralen Seehandels, S. 218 ff.

Gerade in dem willkürlichen, zügellosen Gebahren der Korsaren *(arrogance des corsaires)* glaube ich den Hauptgrund zu sehen, weshalb man die neutralen Handelsschiffe unter Konvoi stellte. Denn man kann mit vollem Recht behaupten, dass die Kaperschiffe dem neutralen Handel einen viel grösseren Verlust beibrachten als die Kriegsschiffe selbst. Am 16. April 1653 wurde zum erstenmal während des Krieges zwischen England und Holland von der Königin Christine von Schweden ein Erlass veröffentlicht, wonach die konvoierten Handelsschiffe nicht dem Durchsuchungsrecht unterliegen sollten.[1])

Am meisten von allen Handeltreibenden machten sich die Holländer den Konvoi zu Nutzen. Das erklärt sich daraus, dass Holland im Mittelalter und Anfang der Neuzeit einen überaus grossen Seehandel betrieb und dass es daher ganz empfindlich in seinen Interessen getroffen wurde, wenn bei Ausbruch eines Krieges die Korsaren auf seine Handelsschiffe losgelassen wurden. Am 26. Januar 1781 machten die Generalstaaten ihren Kriegs- und von ihnen aufgestellten Kaperschiffen zur Pflicht, die konvoierten Schiffe nicht zu durchsuchen, wenn der Kommandant des Konvoi erkläre, die konvoierten Schiffe hätten keine Kriegskontrebande an Bord[2]) Das Vorgehen der Generalstaaten

---

[1]) Gessner, p. 319: »*La reine Christine détermina à cette occasion ces sujets à mettre leurs bâtiments marchands sous la protection et l'escorte des vaisseaux de guerre de l'état; les commandants des vaisseaux de guerre avaient l'ordre de s'opposer, au besoin par la force, aux bâtiments de guerre ou aux corsaires belligérants qui voudraient visiter les vaisseaux marchants confiés à leur soin.*«

[2]) Martens, *Recueil, de traités, III. Art. 6 Ordonnance des Etats généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas relativement à la guerre, du 26 janvier 1781: »Quant aux vaisseaux sous convoi, on devra ajouter foi aux déclarations des officiers du convoi, que les navires sous leur convoi n' on point chargé des marchandises de contrebande, selon la pleine connaissance qu' ils en doirent avoir et dés lors il ne sera point exigé de visite ultérieure.«*

fand allgemeine Billigung und so kam es, dass wir eine Reihe von Verträgen aus dem 18. und 19. Jahrhundert haben, die ausdrücklich bestimmen, dass konvoierte Handelsschiffe nicht durchsucht werden dürfen. Hier seien einige von diesen Verträgen angeführt: 1782[1]) Vertrag zwischen Holland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Art. 10; 8. Oktober 1782 Vertrag zwischen Russland und Dänemark im Art. 18; vom 1. November 1785 zwischen Russland und Oesterreich im Art. 13; vom 11. Januar 1787 zwischen Russland und Frankreich im Art. 31; vom 9. Dezbr. 1787 zwischen Russland und Portugal im Art. 25 und 26. Im Dezember 1800 schlossen Russland, Schweden, Preussen und Dänemark einen Vertrag, worin ausgesprochen wurde, mit der Erklärung des Offiziers des Konvoi, dass die begleiteten Schiffe keine Kriegskontrebande an Bord habe, müsse sich der Kriegführende zufrieden geben[2]).

Auch andere Staaten nahmen in ihren Verträgen ähnliche Bestimmungen auf, so Preussen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika im Art. 14 des Vertrages von 1828, Preussen und Dänemark im Art. 19 des Vertrages von 1818; Frankreich und Texas im Art. 5 des Vertrages von 1839[3]). Aus all diesen Verträgen, von den verschiedendsten

---

[1]) Martens, *Recueil III. p. 427 Art. 10:* »*Cependant, on ne le demandera pas des vaisseaux convoyés par des vaisseaux de guerre, mais on ajoutera foi à la parole de l'officier qui conduira le convoi.*«

[2]) Martens, *VII, p. 172:* »*La déclaration de l' officier commandant le vaisseau ou les vaisseaux de la marine royale ou impériale qui accompagneront le convoi d'un ou de plusieurs bâtiments marchants, que son convoi n' a à bord aucune marchandise de contrebande doit suffire pour qu' il n'y ait lieu à aucune visite sur son bord ni à celui de bâtiment de son convoi.*«

[3]) Gessner, S. 321, Art. 5: »*La visite ne sera permise qu' à bord des bâtiments qui navigueraient sans convoi; il suffira, lorsqu' ils seront convoyés, que le commandant du convoi declare verbalement et sur sa parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection et sous son escorte ap-*



Staaten geschlossen, sehen wir, dass gerade die Staaten, die eine sehr mächtige Handelsflotte, aber nur eine kleine Zahl von Kriegsschiffen hatten, sich in ausgedehntestem Masse den Konvoi zu Nutzen machten. Dagegen England, das über eine starke Kriegsflotte verfügt und das damit seine Handelsschiffe hinreichend schützen zu können glaubt, sträubte sich mit allen Mitteln gegen die Anwendung des Konvoi. Allein es konnte doch nicht auf die Dauer dem Drängen der übrigen Nationen widerstehen, zu dem es sich auch sagen musste, dass bei der immer grösser werdenden Ausdehnung seiner Handelsflotte im Falle eines Krieges Englands Kriegsschiffe nicht in der Lage sind seine Kauffahrteischiffe vor den Kaperschiffen des Gegners zu schützen. Und so machte auch England in dem Vertrag mit Russland vom 17. Juni 1801 gewisse Konzessionen, dahin gehend, dass konvoierte Schiffe nur von einem Kriegsschiffe durchsucht werden dürften,[1]) nicht aber von einem Kaperschiff.

Allein trotz dieser Konzessionen konnte sich England nicht recht dazu entschliessen auf dem beschrittenen Wege

---

partiennent à l'état dont il arbore le pavillon, et qu' il declare, lorsque les navires seront destinés pour un port ennemi, qu' ils n' ont pas de contrebande de guerre.«

[1]) Martens, *Recueil VII, p. 260,* Art. 4 des Vertrags von 1801 lautet: I. . . . *que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l' une des puissances contractantes et navigant sous l'escorte de vaisseaux de guerre de la dite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, corsaires ou autres bâtiments qui n' appartiennent pas à la flotte imperiale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre.*

II: Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l' un des souverains contractans, pui seront destinés à aller sous convoi d' un vaisseau de guerre, seront tenus, avant qu' ils reçoivent leurs instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passeports, certificats et lettres de mer dans la forme annexée au présent traité.«

weiter zu gehen. Bald griff es wieder auf seine frühere Politik zurück, das Durchsuchungsrecht ausnahmslos auch bei konvoierten Schiffen wieder auszuüben, da es dadurch auf einem scheinbar anständigen und rechtlichen Wege den ihm gefährlich werdenden Handel der übrigen Völker hemmen und unterdrücken konnte; denn Englands Macht beruht auf seinem Handel, er ist der »Grundpfeiler« seiner Existenz. So ist es zu erklären, dass in der Mitte des 19. Jahrhunderts England niemals mehr etwas von einem Konvoi in seinen Verträgen erwähnte und infolgedessen auch die Berechtigung des Konvoi nicht anerkannte. Auch in der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 wurde unter dem Drucke Englands nichts von einem Konvoi erwähnt. Daher kommt es, dass England bis auf den heutigen Tag das Institut des Konvoi nicht anerkennt; das lässt sich auch daraus schliessen, dass England aber auch nicht in einem einzigen seiner Verträge auf die Durchsuchung konvoierter Schiffe vollkommen verzichtet hätte. Solange ein solcher Verzicht nicht vorliegt, muss man sich von englischer Seite immer auf einen Eingriff in die Rechte der konvoierten Schiffe gefasst machen; denn England geht von dem Grundsatz aus: an eine Einrichtung, die man nicht anerkennt, braucht man sich auch nicht zu halten. Um so erfreulicher war es, als in dem Dänischen Kriege von 1864 Preussen, Österreich und Dänemark das Recht der konvoierten Schiffe wieder anerkannten (§ 12 des preussischen Reglements vom 12. März 1864 betreffend die Schiffahrt der Neutralen;[1]) § 9 des österreichischen Reglements vom 5. März 1864; § 11 des dänischen Reglements

[1]) § 12 lautet: »Neutrale Schiffe, welche unter Konvoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht gehen, sind der Untersuchung nicht unterworfen; es genügt die Erklärung des Befehlshabers des Konvoi, dass die Papiere des konvoierenden Schiffes in Ordnung sind und dass dieselben keine Kriegskontrebande an Bord haben.«



vom 16. Februar 1864.) Ebenso wurden im deutsch-französischen Kriege von 1870/71 genaue Regeln über konvoierte Schiffe erlassen (vergleiche französische Instruktion von 1870 Art. 14[1]) mit Art. 11 der spanischen Instruktion von 1898.) Hierher gehört auch der Vertrag zwischen Deutschland und Costa-Rica vom 18. Mai 1875, dessen Art. 24 bestimmt: »Das Durchsuchungsrecht wird nicht gestattet sein, ausser an Bord von Schiffen, die ohne Geleit fahren. Wenn sie mit Geleit reisen, so genügt es, dass der Befehlshaber des letzteren mündlich und auf sein Ehrenwort versichert, dass die unter seinem Schutz und seiner bewaffneten Deckung gestellten Schiffe dem Lande angehören, dessen Flagge sie führen, und dass er, wenn diese Schiffe nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, ferner erklärt, dass sie keine Kriegskontrebande an Bord haben.«

In der Thorie der modernen Zeit wird das Institut des Konvoi allgemein anerkannt, wenigstens von den deutschen und französischen Schriftstellern. Ich nenne nur: Martens, Heffter, Bluntschli, Bulmerincq, von den Franzosen Hautefeuille, Ortolan. Manche von ihnen wollen unter gar keinen Umständen ein Durchsuchungsrecht bei konvoierten Schiffen zulassen, selbst wenn begründefer Verdacht vorliegt, dass die konvoierten Schiffe Kriegskontrebande an Bord haben. Sie stützen sich einfach darauf, dass man dem Worte des Kommandanten des Kon-

---

[1]) Art. 14 lautet: »*Vous ne visiterez point les bâtiments qui se trouveront sous le convoi de navires de guerre neutre et vous vous bornerez à réclamer du commandant du convoi une liste des bâtiments placés sous sa direction, avec la déclaration écrite, qu' ils n' appartiennent pas à l'ennemi et ne sont engagés dans aucun commerce illicite. Si, cependant, vous avez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi, a été surprise, vous communiqueriez vos soupçons à cette officier qui procéderait seul à la visite des bâtiments suspects.*«

Eine ähnliche Bestimmung enthält Art. 6 des russischen Reglements von 1895, ebenso Art. 10 der italienischen Prisenordnung vom 20. Juli 1866.

voi unbedingt vertrauen müsse. So sagt Ortolan II p. 171: »Der Befehlshaber des Kriegsschiffs vertritt seinen Souverän; man muss ihm Glauben schenken, wenn er erklärt, dass sich an Bord der von ihm geführten Handelsschiffe keine Kontrebande befindet; es wäre eine Beleidigung seines Souveräns, wenn man seinem Worte nicht trauen wollte. Übrigens bietet seine Versicherung in Wirklichkeit eine grössere Bürgschaft als eine wirkliche Durchsuchnng.« Hier geht Ortolan offenbar zu weit. Man kann doch nie und nimmer sagen, dass ein blosses Wort mehr Sicherheit bietet als wenn man das Schiff einer Durchsuchung unterwirft. Der Offizier des Konvoi kann ja selbst getäuscht worden sein und was dann? Nach Ortolan müsste sich der Kriegführende mit der formellen Erklärung des Offiziers, das Schiff habe keine Kriegskontrebande verladen, zufrieden geben, während es in Wirklichkeit doch ganz anders ist. Nein in einem solchen Falle muss man dem Kriegführenden dennoch das Recht einräumen, die in Frage kommenden begleiteten Schiffe einer Durchsuchung zu unterwerfen, natürlich unter Anwesenheit und Mitwirkung des Kommandanten des Konvoi. In ähnlichem Sinne spricht sich auch Bluntschli aus.[1]) Dagegen stehen die meisten englischen Schriftsteller auf dem Standpunkt der englischen Praxis, die ein Recht des Konvoi nicht zulässt im offenen Widerspruch mit dem Völkerrecht nnd mit fast allen an-

[1]) Bluntschli, Völkerrecht § 225: »Der Kriegsstaat hat immerhin sein selbständiges Recht und Interesse zu wahren, daher kann ihm nicht zugemutet werden, dass die Berufung auf das Zeugnis des neutralen Staates jede weitere Prüfung auch verdächtigter Schiffe absolut verhinderc. Es ist möglich, dass der neutrale Staat selbst getäuscht worden war und seinerseit selbst nicht sorgfältig genug geprüft hatte. Es ist überdem noch eher möglich. dass der Kriegsstaat und der neutrale Staat eine verschiedene Meinung über die Ausdehnung des Begriffes Kriegskontrebande haben und jener eine Ladung für Kontrebande hält, welche dieser nicht als Kontrebande ansieht. Da kommt es wieder darauf an, den Konflikt der Meinungen und Interessen auszugleichen.«



deren Schriftstellern der zivilisierten Welt. Sic betrachten den *Convoi comme un fait rare, exceptionnel, destiné à éluder arbitrairement le droit de visite des belligérants.*[1]) Zur Begründung führen sie an, dass man auch dem Worl des Kommandanten des Konvoi nicht Glauben schenken könne, weil man schon oft die Erfahrung gemacht habe, dass trotz dieser Versicherung eine später erfolgte Durchsuchung das Gegenteil ans Licht brachte. Indes, wenn solche Fälle einmal vorgekommen sind, so sind diese doch wohl darauf zurückzuführen, dass der Offizier des Konvoi selbst getäuscht worden ist, oder dass er sich hat bestechen lassen, was aber nur höchst selten vorkommen wird; niemals wird aber ein souveräner Staat sich dazu hergeben, unter dem Deckmantel seiner Autorität und Unverletzlichkeit verbotenen Handel zu treiben.[2])

Im allgemeinen wird man die Berechtigung des Konvoi nicht bestreiten können, auch der Kriegführende nicht. Auch für ihn liegt ja eine gewisse Beruhigung darin, wenn der Offizier des Konvoi erklärt, die von ihm geleiteten Schiffe machten sich in keiner Weise einer Verletzung ihrer Neutralitätspflichten schuldig; denn hier spricht nicht der Offizier, sondern seine Regierung durch ihn, er ist nur das Sprachrohr, dessen sich seine Regierung bedient, um die Garantie für die strengste Neutralität der geleiteten Schiffe dem Kriegführenden gegenüber auszusprechen. Daraus folgt: der Kriegführende ist verpflichtet die Erklärung des neutralen Staates auch zu respektieren. Auf der

---

[1]) Gessner, p. 327.

[2]) Hautefeuille, p. 387: „*Tous les peuples sont d'accord pour l'accepter, l'Angleterre seul résiste, seul elle veut exiger que les bâtiments convoyés soient soumis à la visite, comme les navires isolés. . . . Il est même permis de penser que cette nation trouve une sorte de satisfaction à humilier les officiers militaires des peuples pacifiques, pour les habituer, sans doute, à respecter le despotisme maritime universel auquel elle tend te toutes ses forces.*«

anderen Seite kann man aber nicht zugeben, dass unter allen Umständen ein Durchsuchungsrecht bei konvoierten Schiffen ausgeschlossen sei. Die Interessen des Kriegführenden sind bei der Frage des Durchsuchungsrechts immer die berechtigteren und daher müssen wir in einigen Fällen auch bei den konvoierten Schiffen ein Durchsuchungsrecht zulassen. Das trifft besonders zu, wenn sich der Befehlshaber des Konvoi weigert, eine Erklärung über die geleiteten Schiffe abzugeben, oder wenn sich seine Erklärung mit dem Inhalte der Papiere nicht ganz deckt. Aus dem letzteren Grunde ergibt sich seinerseits für den neutralen Staat wieder die Verpflichtung,[1]) vor der Abreise aus dem Hafen die geleiteten Schiffe einer sorgfältigen Prüfung der Schiffspapiere und der verladenen Waren zu unterwerfen. Denn wenn der konvoierende Staat diese Prüfung nicht vornimmt, kann er auch keine Erklärung abgeben, dahin lautend, die konvoierten Schiffe hätten keine Kriegskontrebande an Bord. Es ist klar, dass das Wort des Kommandanten des Konvoi sich nur auf die Schiffe erstrecken kann und darf, welche ihm seine Regierung anvertraut hat, bevor er den Hafen verliess; niemals aber können die Kauffahrteischiffe, die sich erst unterwegs dem Konvoi angeschlossen haben, sich auf den Schutz des Konvoi berufen,[2]) ebensowenig wie solche Schiffe, die anfangs zu dem Konvoi gehörten, sich später aber davon trennten.

---

[1]) Gessner, Recht des neutralen Seehandels, S. 104: »Deshalb wird mit Recht verlangt, dass der neutrale Staat die abfahrenden Schiffe einer genauen Inspektion unterworfen und den kommandierenden Offizier mit Legitimationspapieren versehen habe. Es können alsdann nur diejenigen Schiffe auf eine Befreiung von der Durchsuchung Anspruch machen, welche von der absendenden Staatsgewalt die Erlaubnis erhalten haben, sich dem Konvoi anzuschliessen.«

[2]) Gessner, S. 328: . . . *ceux [vaisseaux] qui viennent s'y joindre plus tard, sont exclus de cet avantage (exemption de la visite.)*



In den beiden letzten Fällen muss dem Kriegführenden ein Durchsuchungsrecht eingeräumt werden[1].)

Darf der Kriegführende selbst neutrale Handelsschiffe konvoieren? Diese Frage müssen wir verneinen aus dem einfachen Grunde, weil das feindliche Schiff ja jederzeit von dem Gegner weggenommen werden kann, und im Falle der Wegnahme die konvoierten neutralen Kauffahrteischiffe ebenso behandelt werden müssen, als wenn sie überhaupt nicht konvoiert worden wären. Diese Ansicht ist auch allgemein durchgedrungen in der Theorie und Praxis. Heffter spricht[2]) sich über solche Schiffe in seinem Völkerrecht § 171 folgendermassen aus: »Als verdächtig kann zunächst auch dasjenige Schiff gelten, welches sich einem feindlichen Konvoi angeschlossen. Ein Konfiskationsgrund folgt daraus noch nicht.« Gewiss darf aus der einfachen Tatsache, dass sich das neutrale Handelsschiff einem feindlichen Schiffe angeschlossen hat, noch nicht ein Recht zur Konfiskation dieser Schiffe abgeleitet werden; ein solche Befugnis ergibt sich erst, wenn die Handelsschiffe an dem Widerstande teilnehmen sollten, den das feindliche Schiff leistet, oder wenn eine erfolgte Durchsuchung feststellt, dass die Kauffahrteifahrer Kriegskontrebande an Bord haben. Nur ein einziger Schriftsteller will auch dem feindlichen Schiffe das Recht einräumen, neutrale Handelsschiffe konvoieren zu

---

[1]) Heffter, S. 364: »Auch können sich diejenigen Schiffe, welche unterwegs von der Deckung sich trennan oder abgetrennt werden, auf das Privilegium nicht wieder berufen. Vielmehr laufen diese Gefahr bei ihrer demnächstigen Betretung von den Kriegführenden als besonders verdächtig behandelt zu werden.«

[2]) Vergleiche auch Gessner, p. 320: »*Le neutre qui se met sous la protection d' un belligérant viole rellement le droit de visite. L' autre belligérant n' a aucune garantie que les vaisseaux marchands qui se sont fait esborter de la sorte par son ennemi ne portent pas de contrebande à bord ou n' ont pas l'intention de violer d'autre manière leurs devoirs de neutres.*«



dürfen, es ist das der Amerikaner Wheaton. Gegen ihn wendet sich Kaltenborn[1]) mit vollem Recht, indem er den Nachweis erbringt, dass sich Wheaton nur von seinem amerikanischen Patriotismus und Handelsinteressen hinreissen liess, die Interessen der Neutralen höher zu stellen als die der Kriegführenden.

Aus der kurzen geschichtlichen Darstellung des Konvoi haben wir gesehen, dass bis heute noch kein internationales Abkommen diesen strittigen Punkt geregelt hat. Nur einzelne Länder haben Spezialbestimmungen erlassen, die aber jederzeit wieder abgeändert oder auch aufgehoben werden können. Zudem sind diese Bestimmungen mehr oder weniger von einander verschieden, sodass hier der Willkür grosser Spielraum gelassen ist. Es wäre daher sehr zu wünschen, wenn endlich einmal über diese Frage durch internationale Verträge Einigkeit erzielt würde.

§ 7.

Zweck des Durchsuchungsrechts.

Nach dem Standpunkt der heutigen Praxis sind alle Schiffe der einen Kriegspartei der Wegnahme durch die Organe der anderen ausgesetzt. Um nun diesem Wegnahmerecht zu entgehen, ist es schon oft vorgekommen, dass die Kauffahrteischiffe eine falsche Flagge geführt haben. Aus dieser Tatsache ergibt sich nun mit zwingender Notwendigkeit für den Kriegführenden das Recht alle Handelsschiffe anzuhalten zwecks Feststellung ihrer wahren Flagge und ihrer wirklichen Nationalität. Es mag ja oft genug der Fall sein, dass sich der Kriegführende in dem angehaltenen Schiffe getäuscht hat, dass er es mit Unrecht für ein feindliches gehalten hat; indes, trotz alle-

[1]) Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, Berlin 1851, II, S. 468.



dem kann man von dem Kriegführenden nicht verlangen, dass er auf die Ausübung des Durchsuchungsrechts verzichtet zu gunsten des neutralen Handels. Diesen Standpunkt vertraten alle Schriftsteller aller Zeiten und aller Nationen, mit einigen wenigen Ausnahmen, von denen ich schon bei der Frage über die Berechtigung des Durchsuchungsrechts gesprochen habe. Gessner *(Le droit des neutres sur mer)* bemerkt hiezu S. 310: »*Le but du droit de visite est d' abord d' établir la nationalité réelle d' un vaisseau qui navigue sous pavillon neutre; il arrive souvent en effet que des vaisseaux ennemis arborent des pavillons neutres*». In demselben Sinne sprechen sich aus Hautefeuille, III., p. 433 und Bonfils S. 719: »Die mit der Wegnahme feindlicher Handelsschiffe betrauten Kriegsschiffen müssen berechtigt sein, jedes ihnen begegnende Schiff aufzufordern, seine Flagge zu hissen und sich zu vergewissern, ob die auf die Aufforderung hin gezeigte Flagge auch die echte und wirkliche Flagge sei.«

Während eines Krieges ist es nicht möglich, alle Handelsbeziehungen auch mit den neutralen Staaten einzustellen. Infolge dessen ist es nicht ausgeschlossen, dass neutrale Handelsschiffe feindliches Gut an Bord nehmen. Da aber jedes feindliche Gut zur See als gute Prise erklärt werden darf, so müsste auch in diesem Fall eine Konfiskation des verladenen feindlichen Gutes gestattet sein, wenn nicht die Pariser Deklaration von 1856 den wichtigen Satz aufgenommen hätte: feindliches Gut unter neutraler Flagge ist frei mit Ausnahme der Kriegskontrebande. Und damit kommen wir auf den eigentlichen Zweck des Durchsuchungsrechts: Verhinderung einer Unterstützung des Gegners durch Zufuhr von Kriegskontrebande von Seiten der Neutralen. Wie soll aber der Kriegführende das fertig bringen, wenn man ihm nicht die Befugnis einräumt, alle ihm begegnenden Schiffe anzuhalten und zu durchsuchen? Denn er kann ja nicht wissen,

ob ein Schiff sich strenge an seine Neutralitätspflicht hält, ob es keine Kriegskontrebande verladen hat, die für den Gegner bestimmt sind, zudem kann er es auch nicht der Flagge ansehen, welche Waren das Kauffahrteischiff an Bord hat und welche Bestimmung sie haben, das kann nur eine Prüfung der Papiere, verbunden mit einer Durchsuchung des Schiffes ergeben. Daher erscheint es mir nicht begreiflich, wie Hautefeuille nur eine Prüfung der Schiffspapiere zulassen will; es können doch die Papiere gefälscht oder überhaupt keine Papiere vorhanden sein, und was dann? Nach Hautefeuille könnte in dem letzteren Fall der Kriegführende überhaupt nichts machen, er müsste wieder unverrichteter Sache das angehaltene Handelsschiff verlassen, selbst wenn noch so grosser Verdacht bestünde, dass der Kauffahrteifahrer verbotenen Transport treibt. Mit Hautefeuille's Theorie könnte man das Durchsuchungsrecht einfach illusorisch machen: Die Neutralen brauchten nur ihre Papiere bei einer bevorstehenden Durchsuchung zu vernichten oder sie brauchten überhaupt keine mitzunehmen und dann hätte der Kriegführende das Nachsehen. Man muss doch dem Kriegführenden die Möglichkeit geben bei nicht vorhandenen oder gefälschten oder sonst wie verdächtigen Papieren sich von der wirklichen Beschaffenheit der Waren Kenntnis zu verschaffen und das ist doch nur denkbar durch eine tatsächliche Durchsuchung der Schiffsräume. In diesem Punkt herrscht so ziemlich Einheit in der Praxis wie in der Theorie. Wheaton äussert sich hierüber folgendermassen § 524: »*The right of visitation and search of neutral vessels at sea is a belligerent right essential to the exercise of the right of capturing ennemy's property, contrabond of war and vessels committing a breack of blocade.*« Ebenso Klüber in *Droit des Gens Moderne de l' Europae § 213*; Ortolan I, p. 205; Bluntschli § 819; Neumann S. 138; Bowles S. 49; Gessner S. 310/315; Heffter S. 255.

Es ist wohl begreiflich, dass ein solcher Eingriff in die Rechte der Neutralen grossen Widerspruch hervorrief. Es bedurfte auch langer Zeit, bis man dem Kriegführenden endgültig sein gutes Recht zugestand. Doch damit der Kriegführende seine Rechte nicht missbrauche, hat man genaue Regeln aufgestellt, an die er sich bei der Ausübung strenge halten muss[1]). Aber gerade in dem Punkte, der für das Durchsuchungsrecht so wesentlich ist, hat man bis jetzt noch keine Einstimmigkeit erzielt, nämlich hinsichtlich des Begriffs und Umfangs der Kriegskontrebande.

§ 8.

Zeitliche Beschränkung des Durchsuchungsrechts.

Aus der Tatsache, dass das Durchsuchungsrecht nur dem Kriegführenden zusteht, folgt, dass das Durchsuchungsrecht bloss im Kriege ausgeübt werden darf. Nur ausnahmsweise ist auch während des Friedens eine Ausübung dieses Rechts möglich, nämlich nur dann, wenn die einzelnen Nationen durch Vertrag sich ein solches Recht eingeräumt haben. Das ist z. B. der Fall in den verschiedenen Abkommen zur Unterdrückung des Sklavenhandels, ferner in dem Abkommen betreffend den Schutz der Nordseehochfischerei. Von diesen wenigen Fällen abgesehen braucht sich der neutrale Staat nur in Kriegszeiten einen solchen Eingriff in seine Souveränitätsrechte gefallen lassen. Diese zeitliche Beschränkung des Durchsuchungsrechts er-

---

1) *Vattel, lib. 3, cap. VII, § 114: »On ne peut empecher le transport des effets de contrebande, si l' on ne visite pas les vaisseaux neutres que l' on rencontre en mer. On est donc en droit de les visiter. Quelques nations puissantes ont refusé en différents temps de se soumettre à cette visite. Aujourd' hui un vaisseau neutre qui refuserait de souffrir la visite, se ferait condamner par cela seul comme étant de bonne prise. Mais pour éviter les inconvénients, les vexations et tout abus, on règle, dans les traités de navigation et de commerce, la manière dont la visite doit se faire.«*

klärt sich aus dem ganzen Wesen dieser Institution. Was sollte denn im Frieden der eine Staat für ein Interesse daran haben, wenn es dem andern beliebt, unter einer falschen Flagge zu fahren? Oder mit welchem Rechte könnte ein Staat es dem anderen verbieten, einem dritten solche Gegenstände zuzuführen, die direkt zum Kriegführen bestimmt oder im Falle eines Krieges gut zu gebrauchen sind! In Kriegszeiten liegt die Sache anders. Hier ist der Kriegführende wohl daran interessiert, zu erfahren, was sein Gegner tut und worin der Transport der Neutralen besteht. Auf eben dieses berechtigte Interesse gründet sich das Durchsuchungsrecht im Seekrieg. Sogar England hat den Grundsatz ausgesprochen, dass das Völkerrecht ein Durchsuchungsrecht im Frieden nicht kenne.[1]) Das Durchsuchungsrecht beginnt mit der Eröffnung der Feindseligkeiten und endigt mit dem Friedensschluss. Diesen Satz wollen wir im Folgenden näher erörtern.

I. Kriegseröffnung.

Darf das Durchsuchungsrecht sofort beim Bekanntwerden der Kriegserklärung ausgeübt werden? Diese Frage ist ohne Zweifel zu bejahen, wenn es auch auf den ersten Blick den Neutralen gegenüber etwas unbillig erscheint. Räumt man nämlich dem Kriegführenden nicht sogleich mit Beginn der Feindseligkeiten dieses Recht ein, dann ist sein Gegner in der Lage sich noch schnell durch neutrale Handelsschiffe mit Kriegsbedarf versehen zu lassen, eine Handlung, die doch zweifellos unzulässig ist; folglich kann der Kriegführende sofort mit der Eröffnung des Krieges die neutralen Kauffahrteischiffe einer Durchsuchung unterwerfen. Natürlich ist es eine andre Frage hinsichtlich der Konfiskation der so auf diese Weisc beschlagnahmten Schiffe und Waren. Wie man in dem ersten Fall mit Billigkeit dem

---

[1]) Grund, Das Durchsuchungsrecht. Leipzig 1842, S. 17.

Kriegführenden ein Durchsuchungsrecht zugestehen muss, so wäre es bei der zweiten Frage eine grosse Unbilligkeit, ein Handelsschiff, das, ahnnungslos von dem ausgebrochenen Kriege, dem Kriegsschiff einer der Kriegsparteien in die Hände läuft, wegen seiner Ladung als gute Prise zu erklären. In einem solchen Falle kann man zwar dem Kriegführenden nicht zumuten, dass er das angehaltene Handelsschiff mit seiner Kriegskontrebande ruhig seine Fahrt fortsetzen lässt, nein, er hat das Recht, die Ladung zu beschlagnahmen, aber nur gegen eine Vergütung an den Neutralen. Es leuchtet ein, dass von einer Vergütung für die beschlagnahmten Waren nur in ganz bestimmten Fällen die Rede sein kann; denn wenn der Neutrale jedesmal noch eine Vergütung dafür bekäme, dass er die für den einen der Kriegführenden bestimmten Waren nicht zu diesem bringen konnte, weil ihn der andre Kriegführende abgefangen hat, dann hätte ja der Neutrale gar nichts zu riskieren, er käme in jedem Falle auf seine Kosten, ob er nun die Waren wirklich zu dem Kriegführenden hin bringt und von diesem bezahlt wird oder ob er dessen Gegner in die Hände läuft und dann von letzteren die Ladung vergütet bekommt. Um derartigen Fällen vorzubeugen, ist es gut, wenn die Kriegführenden mit Eröffnung des Krieges an die neutrale Staaten eine Note richten, in der sie bestimmen, von welchem Tage an sie alle Handelsschiffe für gute Prise erklären, die Kriegskontrebande verladen hätten.

2. Waffenstillstand.

Unter Waffenstillstand versteht man ein Abkommen der Kriegführenden, wonach sich dieselben verpflichten, während der festgesetzten Dauer dieses Abkommens alle Feindseligkeiten einzustellen (vergleiche Haager Bestimmungen Art. 38). Diese Vereinbarung der Waffenruhe hat nun viele zu dem Irrtum veranlasst, dass ein Durchsuchungsrecht während eines Waffenstillstandes nicht stattfinden

dürfe. Dabei argumentieren sie so: es widerspräche ganz dem Wesen des Durchsuchungsrechts während des Friedens — und der Waffenstillstand sei doch eine Art von Frieden — die friedlichen Handelsschiffe anzuhalten und zu durchsuchen. Aber der Waffenstillstand ist noch kein Frieden; wenn auch die Waffen ruhen, Kriegszustand ist es immer noch; wenn auch die beiden Gegner ruhig gegenüber liegen, Feinde bleiben sie doch! Es gibt immer noch Kriegführende und Neutrale, und wo Neutrale sind, können auch die Neutralitätspflichten verletzt werden und wo eine solche Neutralitätsverletzung zu befürchten ist, muss man auch dem Kriegführenden das Recht einräumen, diese Verletzung seiner Rechte zu verhüten, eventuell zu bestrafen. Ferner wird ein Waffenstillstand nur mit Wirkung für die beiden Kriegführenden abgeschlossen, der Neutrale hat dabei gar nichts mitzureden, für ihn ist auch jetzt noch Kriegsschauplatz, was auch vorher Kriegsfeld war. Daraus folgt: wenn der Neutrale vor dem Waffenstillstand keinen Kriegsbedarf auf das Kriegsfeld bringen durfte, so darf er auch nach Abschluss eines Waffenstillstandes nichts derartiges tun. Deshalb erscheint mir die Ansicht die richtige, dass das Durchsuchungsrecht auch während eines Waffenstillstandes ausgeübt werden darf. Zudem können ja die Feindseligkeiten jeden Augenblick wieder losgehen, und da wäre es doch eine Torheit, wenn der Kriegführende ruhig mitansehen würde, wie sich sein Gegner mit Kriegsbedarf durch die Neutralen versehen lässt, um dann vielleicht mit frisch geworbenen Truppen und neuen Schiffen den Kampf um so erfolgreicher zu beginnen.

3. Einstellung der Feindseligkeiten.

Wie verhält es sich, wenn nach dem Friedensschluss einzelne Kriegsschiffe noch das Durchsuchungsrecht ausüben in Unkenntnis von dem Aufhören der Feindseligkeiten? Dass das Kriegsschiff solange das Durchsuchungsrecht aus-

üben darf, bis es von dem Abschluss des Friedens erfährt oder von seiner Regierung davon in Kenntnis gesetzt wird, kann wohl niemand bestreiten. Dass noch manche Schiffe dem Durchsuchungsrecht unterworfen werden, bis die Einstellung der Feindseligkeiten auf dem ganzen Meere bekannt sein wird, ist auch leicht denkbar. Nun darf das Durchsuchungsrecht doch nur im Kriege ausgeübt werden, in unserem Falle wird es aber im Frieden vorgenommen! In diesem Dilemma müssen wir folgendermassen entscheiden: Da man das Durchsuchungsrecht nicht sofort mit dem Aufhören der Feindseligkeiten aus der Welt schaffen kann, weil die Kriegsschiffe auf dem weiten Meere nicht in demselben Augenblick von dieser Tatsache in Kenntnis gesetzt werden können, — dank der Erfindung der drahtlosen Telegraphie ist man ja auch schon auf diesem Gebiete ein schönes Stück vorwärts gekommen, — müssen wir auch noch nach der Beendigung des Krieges ein Durchsuchungsrecht einräumen. Allein für die unangenehmen Folgen, die der Neutrale durch die Ausübung dieses Kriegsrechtes erleidet, muss der Kriegführende, soweit es ihm möglich ist, vom Augenblick der Einstellung der Feindseligkeiten an einstehen, das heisst, er muss dem Schiff den Schaden ersetzen, den es durch die Durchsuchung erlitten hat.

§ 9.

Beurteilung des Durchsuchungsrechts während eines Bürgerkrieges.

Das Durchsuchungsrecht darf nur von einem souveränen Staat ausgeübt werden, weil nur ein Staat für die Folgen einer Ausübung dieses Rechtes einstehen und die Garantie für die richtige, vorschriftsmässige Vornahme einer Durchsuchung leisten kann. Daraus folgt: Solange ein Volk als selbstständiger Staat anerkannt wird, darf es ein Durchsuchungsrecht ausüben; sobald aber der geordnete Verband

aufgelösst wird, sobald das Volk sich in zwei Parteien spaltet, von denen jede den Anspruch auf Rechtmässigkeit und Anerkennung bei den übrigen Nationen erhebt, entsteht bei den nicht beteiligten Staaten die schwierige Frage, welche von den Parteien und ob überhaupt eine als Staat anerkannt werden soll. Denn es ist nicht zu leugnen, dass trotz des Bürgerkrieges das Volk als solches immer noch vorhanden ist, dass aber andererseits durch die Spaltung in zwei Parteien das geordnete Staatswesen nicht mehr besteht, gerade jener organisierter Verband als ganzer aufgelöst ist, welcher doch einem jeden Volk den Stempel eines souveränen Staates verleiht. Bei oberflächlicher Betrachtung müssten wir in diesem Fall zu dem Schluss kommen, beiden Parteien den Anspruch auf Anerkennung als Staat zu versagen, da sie ja nur als geordnetes Ganzes ein solches Recht auf Anerkennung als Staat haben. Doch dieser Schluss wäre falsch. Wenn sich ein Land in einem Bürgerkrieg befindet, dann kann es doch immer noch nach aussen hin seine Pflichten als Staat erfüllen und seine Rechte als solcher verlangen. Und solange auch nur eine Partei des betreffenden Landes diese Erfordernisse erfüllt, muss man dieser Partei das Recht eines Staates zuerkennen; denn mögen auch im Innern Unruhen ausgebrochen sein, nach aussen hin hat sich das Verhältnis nicht geändert. Und die Partei, die die Beziehungen nach aussen zu den anderen Nationen aufrecht erhält, ist fast ausnahmslos diejenige, welche auch die alte Staatsverfassung aufrecht erhalten will. Daher kann nur sie als Staat betrachtet werden, nur ihr kann man die Rechte und Pflichten eines Staates zuerkennen, nur sie darf dann in unserem Fall das Durchsuchungsrecht ausüben. Auch das Institut für Völkerrecht hat in seiner Sitzung im September 1900 zu Neuchâtel diese Frage in obigem Sinne entschieden. Es spricht sich dahin aus, dass in einem Bürgerkriege nur die Partei das Durchsuchungsrecht ausüben darf, die von den übrigen Mächten als Staat

anerkannt worden ist, und zwar nur denjenigen Handelsschiffen gegenüber, deren Regierung ausdrücklich der Kriegspartei jene Stellung als Kriegführender im völkerrechtlichen Sinne zuerkannt hat.

Wenn aber ein im Bürgerkriege sich befindliches Volk seine Beziehungen zu den andern Nationen abbricht, wenn es noch ungewiss ist, welche Partei die Oberhand gewinnt, dann können die übrigen Staaten beide Parteien gleich behandeln, beiden die Berechtigung als Staat absprechen oder beide als kriegführende Mächte betrachten. Durch diese Anerkennung bekommt jeder der Kriegführenden Rechte und Pflichten einer Kriegspartei, jeder von ihnen darf das Durchsuchungsrecht ausüben. Dass diese Anerkennung im freien Belieben der nicht am Kriege beteiligten Nationen steht, liegt auf der Hand; dass hiedurch Härten für den noch nicht anerkannten Teil entstehen, bedarf auch keines weiteren Beweises, und dass es im einzelnen Fall nicht leicht ist, den richtigen Zeitpunkt zu ermitteln, in welchem der kriegführende Teil die Eigenschaft einer selbständigen Macht erlangt hat, kann man auch nicht bestreiten. Die Folge davon ist: der Staat, der die Souveränität der Kriegspartei anerkennt, tritt im Moment der Anerkennung in das Rechtsverhältnis des Neutralen zum Kriegführenden, daher darf seinen Handelsschiffen gegenüber das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden; dagegen der Staat, der dem Kriegführenden die Eigenschaft eines selbständigen Staates nicht zuerkennt, braucht sich ein Durchsuchungsrecht nicht gefallen zu lassen. Bestimmte Vorschriften über die Anerkennung eines Staates haben wir bis jetzt noch nicht, zudem gibt es auch kein Institut, das alle Staaten verpflichten oder zwingen könnte, ein Volk als Staat, als gleichberechtigtes Mitglied anzuerkennen; daher kann ein Staat einem anderen die Eigenschaft als solcher absprechen oder auch nicht. Bluntschli meint, es bestehe eine Verpflichtung einen Staat anzuerkennen. Aber wer kann denn eine Nation zwingen, eine andere als

Staatenmitglied zu respektieren? Ein Beispiel bietet uns England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. England hat sich lange geweigert, die Vereinigten Staaten als souveräner Staat anzuerkennen und niemand konnte es zu dieser Anerkennung zwingen.

§ 10.

Örtliche Begrenzung des Durchsuchungsrechts.

1. Eigenes Seegebiet.

Zum Begriff des Staates gehört ausschliessliche Jurisdiktion über das Staatsgebiet, das heisst: jeder, der sich in einem Staate aufhält, ob Inländer oder Ausländer, muss sich den dort bestehenden Gesetzen unterwerfen — eine gewisse Ausnahme machen Fürsten und Gesandte. Zu dem Staatsgebiet gehört einmal das Festland selbst, sodann auch das Küstengebiet; das ist das Stück von dem angrenzenden Meere, welches der Staat von der festen Küste aus mit seiner Waffengewalt noch vollständig beherrschen kann. Das Schiff, das in diese Machtspähre kommt, befindet sich in dem Staatsgebiet eines souveränen Volkes, muss sich also seinen Anordnungen unbedingt fügen, ganz besonders, wenn sich dieses Volk im Kriegszustand befindet, denn dann ist es berechtigt alle Vorsichtsmassregeln zu ergreifen, die es seiner eigenen Selbsterhaltung schuldig ist. Zu einer solchen Vorsichtsmassregel gehört die Ausübung des Durchsuchungsrechts, welcher alle Schiffe unterworfen sind, sobald sie in das feindliche Seegebiet gekommen sind — eine Ausnahme haben wir auch hier: die Kriegsschiffe und andre Staatsschiffe geniessen dieselbe Exterritorialität wie die Fürsten und Gesandte. Hinsichtlich der Tatsache, dass das Durchsuchungsrecht in dem feindlichen Küstengebiet ausgeübt werden darf, herrscht vollkommene Einstimmigkeit unter allen Schriftstellern. Der Amerikaner Wheaton

sagt (*Elements of intern. L. S. 614:* »*This right of capture in confessedly such a right as may be exercised within the territory of the belligerent State* . . . .« Ebenso Gessner (Recht des neutralen Seehandels S. 315): »*La visite ne peut donc avoir lieu que 1⁰ dans les mers territorriales soumises à la souveraineté du belligérant.*« Dagegen bestanden grosse Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Frage, wieweit sich das Küstengebiet vom Ufer aus erstrecke. Einige Schriftsteller des 14. Jahrhunderts verlangten 60 Meilen, im 18. Jahrhundert begnügte man sich nicht mehr damit, man verlangte jetzt 100 Meilen. Den heute allgemein anerkannten und vertretenen Satz, dass sich die Herrschaft eines Staates soweit über das Küstenmeer erstrecke, als der Staat dieses Gebiet mit seinen Waffen vom Lande aus verteidigen könne, hat zuerst Bynkershoek in seinem Werk »*De domino maris*« ausgesprochen[1]). Ihm haben sich die namhaftesten Schriftsteller angeschlossen und zwar mit vollem Recht; denn von einer Herrschaft des Staates über ein Gebiet kann man nur sprechen, wenn der Staat auch wirklich in der Lage ist dieses Gebiet auf jeden Fall schützen zu können und ein solch wirksamer Schutz über das Küstengebiet kann sich doch nur soweit erstrecken, als die Schussweite der Strandbatterien beträgt. Mit dieser Frage beschäftigte sich auch das Institut für Völkerrecht in seiner Sitzung zu Paris 1894; es fasste folgenden Beschluss: Die Sechsmeilengrenze soll weiter bestehen bleiben; indes in Kriegszeiten soll diese Grenze soweit ausgedehnt werden, als die Geschosse der Strandbatterien das Meer noch beherrschen können und

---

[1]) *Cap. II; Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta explodunter, eatenus quippe cum imperare tum posidere videdur. Loquor enim de his temporibus, quibus illis machinis utimur: alioquin generaliter dicendum est: potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis.*«

zwar soll der betreffende Staat das Recht haben, diese Grenze näher zu bestimmen. Auch in der Praxis hat man bei der Regelung dieses Punktes geschwankt. Die meisten Staaten haben die 3 Seemeilengrenze angenommen, berechnet von dem niedrigsten Wasserstand bei der Ebbe; so Deutschland und England (Vertrag vom Dezember 1874), Frankreich (Vertrag vom November 1876 mit England), Nordseestaaten in dem Haagerabkommen vom Mai 1882, Deutschland, England, Frankreich, Österreich, Spanien, Italien, Russland, Niederlande und Türkei in dem Abkommen von Konstantinopel vom 29. Oktober 1888 betreffend den Suezkanal.

2. Seegebiet des Gegners.

Ein Krieg darf nur auf dem Gebiet einer der beiden Kriegsparteien oder auf dem freien Gebiet geführt werden: Daraus folgt: die einzelnen Kriegshandlungen und die Ausübung der für den Krieg geltenden Vorschriften dürfen ebenfalls nur in dem Gebiete des Kriegführenden oder seines Gegners vorgenommen werden; und daraus wieder ergibt sich: weil das Durchsuchungsrecht ein Kriegsrecht ist, darf der Kriegführende alle Handelsschiffe in den Gewässern seines Gegners anhalten und visitieren ebensogut wie in seinen eigenen. Auch über diesen Punkt besteht keine Streitfrage, die Richtigkeit dieses Satzes leuchtet auch ohne weiteres ein. Hautefeuille sagt *(pag. 210)*; »*Les lieux où la visite peut être fait sont: 1⁰ la haute mer, 2⁰ les mers territoriales appartenant aux deux belligérants, c' est à dire les lieux indépendants de toute jurisdiction, et ceux soumis à la souveraineté du belligérant.*«

3. Offene Meer.

Mare est liberum. Dieser Grundsatz sagt uns zunächst, dass es über das offene Meer keine Herrschaft geben kann, dass auf dem offenen Meere alle Staaten gleiches Recht

haben. Daraus ergibt sich, dass der Kriegführende sich nicht auf neutralem Seegebiet befindet, wenn er ein neutrales Handelsschiff zwecks Durchsuchung auf dem offenen Meere anhält. Sobald er aber das fremde Schiff betritt, befindet er sich auf fremden Staatsgebiet, greift also in die Gebietshoheit des fremden Souverän ein. Doch diesen Eingriff muss sich der neutrale Staat gefallen lassen aus dem schon erwähnten Grunde, dass das Interesse des Kriegführenden den Handelsinteressen der Untertanen des neutralen Souveräns vorgeht.[1]) Dagegen kann man eine Ausübung des Durchsuchungsrechts nicht zulassen in solchen Meeresteilen, die von dem Kriegsschauplatz soweit entfernt sind, dass sie in gar keinem »denkbaren Zusammenhang« mit dem Kriegsgebiet stehen. Natürlich bezieht sich der vorhergehende Satz nur auf die Schiffe der Neutralen, die Schiffe des Feindes unterliegen ja überall auf dem offenen Meere der Wegnahme, nur nicht in den Gewässern der Neutralen, eine Ausnahme, die wir weiter unten behandeln wollen.

4. Rechtliche Stellung der Kolonien während eines Krieges.

Die Kolonien sind Bestandteile des Mutterlandes, räumlich getrennt durch das dazwischenliegende Meer, doch rechtlich mit dem Heimatstaat auf das engste verbunden. Daher unterstehen sie vollkommen der Staatsgewalt des Mutterlandes, wenn sie auch eigene Verwaltung haben, werden auch völkerrechtlich von ihm vertreten und von ihm gegen Feinde geschützt. Aus dieser Abhängigkeit der Kolonien vom Heimatstaate folgt: Die Kolonie teilt das Schicksal des Mutterlandes. Ist das letztere im Kriegszustande, so befinden sich auch die Kolonien im Kriege. Daher ist die Zufuhr von Kriegskontrebande in die Kolonien

[1]) Hautefeuille *(Histoire des orig. . .) p. 501: »La visite peut être faite en pleine mere . . .«* cf. auch Ortolan, II. p. 206; Gessner (Recht des nentralen Seehandels) S. 315.



ebenso gut verboten wie in das Mutterland selbst; der Kriegführende darf also auch in dem Küstengebiet der Kolonien das Durchsuchungsrecht ausüben, die Kolonien können nicht geltend machen, ihr Küstengebiet müsse als neutrales Seegebiet betrachtet werden, wögen sie auch noch so weit von dem wirklichen Kriegsschauplatz entfernt sein.

5. Neutrales Seegebiet.

Ein Ausfluss der Souveränität und völkerrechtlichen Gleichberechtigung ist die alleinige Ausübung der Staatsgewalt über das eigene Staatsgebiet, ein Satz, der ausnahmslos gilt. Zu dem Staatsgebiet gehört aber auch, wie schon oben erwähnt, ein bestimmtes Küstengebiet, folglich kann nur der Staat, aber auch nur der Staat, dessen Machtspähre das betreffende Seegebiet untersteht, die Jurisdiktion ausüben. Jede Handlung in diesem Gebiete, von einer fremden Macht vorgenommen, ist eine Verletzung der Rechte des anderen Staates.

Aus dem Gesagten können wir den Schluss ziehen: ein Durchsuchungsrecht irgend welcher Schiffe, mögen es feindliche sein oder neutrale, darf in den Gewässern neutraler Staaten unter gar keinen Umständen ausgeübt werden, ebensowenig wie der kriegführende Staat auf dem Festland neutraler Staaten irgendwelche Handlungen vornehmen darf. Daher kann man ferner ein Durchsuchungsrecht auch nicht in den Küstengebieten derjenigen Staaten vornehmen, die Freunde oder Verbündete eines der Kriegführenden sind, es müsste denn sein, dass diese Staaten ausdrücklich ein solches Recht den Kriegführenden eingeräumt haben[1]). Diesen

---

[1]) Gessner, *Le Droit des neutres sur mer, p. 314: La visite des vaisseaux de commerce neutres n' est pas permise dans les eaux territoriales de puissances amies ou neutres, pas même dans celles des alliés, lorsque ceux-ci n' en ont pas donné l' autorisation expresse ou tacite.* (Vergleiche auch Heffter (europäische Völker) S. 360.



Standpunkt vertritt auch die heutige Praxis. So bestimmt § 3 der österreichischen Verordnung vom 3. März 1864 (Attlmayer I, S. 824): »Auf neutralem Seeterritorium darf kein Schiff angehalten oder aufgebracht werden.« Vergleiche auch § 9 des preusischen Reglements vom 20. Juni 1864; § 8 des dänischen Reglements vom 16. Februar 1864; § 4 der französischen Instruktion vom 25. Juli 1870; Artikel 4 der italienischen Instruktion vom 20. Juni 1866; Artikel 16 des russischen Reglements von 1895.

Darf ein Kriegsschiff einen Kauffahrteifahrer, der sich der Durchsuchung durch die Flucht entziehen will, bis in die neutrale Gewässer hinein verfolgen? Diese Frage ist in den verschiedenen Zeiten ganz verschieden beantwortet worden. Im 18. Jahrhundert hat man ein solches Recht dem Kriegführenden eingeräumt. Vor allem waren es die Engländer, welche dieses Recht lebhaft verteidigt haben. Allein in der neueren Zeit hat man meistens den entgegengesetzten Standpunkt vertreten und zwar mit Recht. Denn sobald das verfolgte Schiff in das neutrale Seegebiet kommt, befindet es sich auf neutralem Boden, hier ist es nur der Jurisdiktion des neutralen Staates unterworfen. Setzt nun trotzdem das Kriegsschiff seine Verfolgung fort, dann nimmt es eine feindliche Handlung auf fremdem, neutralen Gebiete vor; letzteres ist eine Verletzung der Neutralitätsrechte, eine Verletzung des Völkerrechts. In demselben Sinne entschied sich auch das Institut für Völkerrecht in seiner Sitzung zu Paris 1898. Desgleichen stehen die meisten Schriftsteller auf diesem Standpunkt. [Vergleiche Hautefeuille (*Droits et devoirs I, cap. I)*; Ortolan *(Diplomatie de la mer II, p. 300)*; Gessner *(Droit des neutres, p. 379)*].

6. Meerengen und Kanäle.

Eine Meerenge ist eine natürliche Wasserstrasse, die zwei Meere miteinander verbindet und meist so enge ist,

dass sie von jedem der angrenzenden Staaten voll und ganz beherrscht werden kann. Wem von diesen beiden Staaten soll nun die Herrschaft über dieses Gebiet gehören? Nach der Auffassung, dass sich die Herrschaft eines Staates soweit auf das Meer hinaus erstreckt, als er dasselbe mit seiner Waffengewalt beherrschen kann, müsste sie jedem der beiden gehören. Allein da kommen wir mit dem Begriffe der Gebietshoheit in Konflikt; zur Gebietshoheit gehört doch alleinige Ausübung der Herrschaft über ein bestimmtes Gebiet, in unserem Fall hätten wir aber zwei Staaten. Zu einer befriedigenden Lösung dieser Frage können wir nur gelangen, wenn wir in diesem Falle die staatliche Machtspähre auf den blossen Küstenraum beschränken und die Meerenge selbst durch internationale Abkommen für alle Zeiten neutral erklären. Aber was hat denn das mit der Frage des Durchsuchungsrechts zutun, wird man man mir einwenden? Wie berechtigt diese Erörterung ist und wie brennend diese Frage für die Ausübung des Durchsuchungsrechts gerade in diesen Meeresteilen werden kann, ersehen wir aus folgendem Fall. Nehmen wir an: der eine die Meeresenge beherrschende Staat sei Kriegspartei, der andre auf der gegenüberliegenden Seite sei neutral. Ein und dasselbe Gebiet wäre also gleichzeitig feindliches und neutrales Seegebiet. Der Kriegführende dürfte also in diesem Gebiet alle Handelsschiffe der Neutralen, ja sogar diejenigen des gegenüberliegenden Staates durchsuchen, auf der anderen Seite aber braucht sich doch der neutrale Staat eine Durchsuchung seiner eigenen Schiffe in seinem eigenem Gebiete nicht gefallen zu lassen. Beide Rechte könnten aber unmöglich neben einander aufrecht erhalten werden, darum müssen wir den oben erwähnten Ausweg wählen. Auch das Institut für Völkerrecht hat sich in seiner Sitzung zu Paris 1894 mit dieser Frage beschäftigt und sie folgendermassen entschieden: Beträgt die Breite einer Meerenge nicht 6 Meilen, so reichen die Machtspähren der angrenzenden Uferstaaten nur bis zu

einer durch die Mitte gezogenen gedachten Linie. Dass man im Frieden mit dieser Bestimmung zu recht kommen kann, mag ja möglich sein. Aber wie stehts damit im Kriege? Ist es überhaupt denn möglich, die Grenze so scharf zu ziehen? Ich glaube nicht, dass man in diesem Fall den Beschluss des Instituts aufrecht erhalten kann. Würde man ihn aufrecht erhalten, dann wäre ein Streitpunkt geschaffen, wie man sich ihn verhängnisvoller kaum denken könnte. Denn eine Überschreitung der Grenze könnte ja nicht ausbleiben und dadurch würde sich der Kriegführende unzählige Verletzungen der Neutralitätsrechte zu schulden kommen lassen.

Eine ähnliche Stellung nehmen die Kanäle ein, die zwei Meere miteinander verbinden. Diese dürfen auch nicht der Gebietshoheit der angrenzenden Staaten unterstellt sein, sonst bekämen wir bei der Ausübung des Durchsuchungsrechts dieselben Schwierigkeiten wie bei den Meerengen, sondern sie müssen für ewig neutral erklärt werden. Diesen Weg hat man auch bei dem wichtigsten Kanal, dem Suezkanal eingeschlagen. Art. 1 des Vertrages betreffend den Suezkanal vom 29. Oktober 1887 bestimmt: »Der Seekanal von Suez soll immer frei und offen sein in Kriegs- wie in Friedenszeiten, für jedes Handels- und Kriegsschiff, ohne Unterschied der Flagge. Demgemäss kommen die hohen kontrahierenden Parteien überein, keinen Eintrag zu tun der freien Benutzung des Kanals, in Kriegs- wie in Friedenszeiten. Der Kanal soll niemals der Ausübung des Blockaderechts unterworfen sein.«

§ 11.

Gang des Verfahrens.

1. Anhalterecht *(droit d' arrêt)*.

Begegnet ein Kriegsschiff einem Handelsschiffe, dann fährt es bis auf eine gewisse Entfernung an dieses heran. Gerade hinsichtlich dieses Abstandes der beiden Schiffe be-

stand und besteht noch heute die grösste Streitfrage. Die einen verlangen, das Kriegsschiff solle ausserhalb Kanonenschussweite bleiben, die anderen innerhalb dieser Entfernung, wieder andre setzen den Abstand auf halbe Kanonenschussweite fest und endlich wieder andere bestimmen überhaupt keinen festen Abstand, sie wollen sich nach den speziellen Umständen richten. Diejenigen, die einen grösseren Abstand verlangten und verlangen, erklären, das angehaltene Schiff müsse immer noch Bewegungsfreiheit in vollstem Masse haben, da man sonst die Souveränität des Staates des angehaltenen Schiffes verletze — wahrscheinlich damit dadurch das Handelsschiff sich um so sicherer und leichter der Ausübung dcs Durchsuchungsrechts durch die Flucht entziehen kann! Diese grosse Entfernung hat Deutschland in seinem Vertrage mit Costa-Riga (18. Mai 1875) gewählt. Art. XXIV bestimmt: »Für den Fall, dass der eine der kriegführenden Teile sich im Kriege befindet und seine Schiffe auf der See das Durchsuchungsrecht auszuüben haben sollten, ist man einverstanden, dass, wenn diese einem Schiffe des anderen neutral gebliebenen Teiles begegnen, sich ausserhalb Kanonenschussweite sich aufhalten ...« Die andere Partei, die den Abstand beider Schiffe möglichst klein nehmen will, stützen sich auf die Begründung, das Kriegsschiff müsse das angehaltene Schiff vollständig überwachen können, um im Falle eines Ungehorsams des Handelsschiffes seinen Befehlen auch den nötigen Nachdruck zu verleihen. Der einzige Vertrag, der die kürzeste Entfernung, nämlich nur die halbe Kanonenschussweite, enthält, ist von Russland und Frankreich am 11. Januar 1787 abgeschlossen worden[1]). Die Entfernung von einer Kanonen-

[1]) Art. 34 . . . *Il n' est pas moins strictement ordonné auxdits vaisseaux de guerre ou armateurs de ne jamais s' approcher lesdits navires marchands qu' à la distance, au plus, de la demiportée du canon* . . . .« Hautefeuille, p. 381.



schussweite wurde in dem Vertrage von Utrecht vom 11. April 1713 zwischen Frankreich und den Vereinigten Niederlanden aufgenommen. Ich für meinen Teil bin der Ansicht, dass der Abstand des Kriegsschiffes nicht zu gross sein darf. Denn es ist immer ein gewagtes Spiel ein kleines Boot mit ein paar Mann und 1 oder 2 Offizieren auf eine grosse Entfernung hinauszusenden, um die Durchsuchung vornehmen zu lassen; man kann ja nicht wissen, ob sich nicht unterdessen ein Sturm erhebt, der das Boot in eine gefährliche Lage bringen kann und kann auch nicht wissen, ob das Handelsschiff sich wirklich einer Prüfung unterziehen will oder ob es nur zum Schein angehalten hat, um seine Fahrt wieder fortzusetzen, sobald das Kriegsschiff das Boot entsandt hat. In einem solchen Falle wäre das Kriegsschiff in einer unangenehmen Lage, es könnte doch nicht seine, einem schwachen Boote anvertraute Mannschaft dem Sturme preisgeben, um die Verfolgung auf das fliehende Handelsschiff aufnehmen zu können, und andererseits soll es doch auch nicht das davonsegelnde Kauffahrteischiff ungestraft entrinnen lassen. Daher muss man es in jedem einzelnen Falle dem Kapitän des Kriegsschiffes selbst überlassen, wie gross er den Abstand wählen will; man kann ihm in dieser Hinsicht keine bestimmten Vorschriften machen, er kann und muss den Abstand bald grösser, bald kleiner wählen, je nachdem es die Witterungsverhältnisse wie hoher Seegang, nebliges Wetter, ruhige See zulassen oder die äusseren verdächtigen Anzeichen des neutralen Handelsschiffes es erfordern. Diese Ansicht hat auch die meisten Anhänger gefunden. So Gessner *(Droit des neutres s. m.) p. 312:* »*La distance à laquelle le vaisseau visitant doit s' approcher dépend avant tout des vents et des vagues; en tous cas, cette distance doit etre telle qu' elle permettre au vaisseau de guerre de tenir en respect le vaisseau marchand, sur lequel planent des soupçons, jusqu' à l' achèvement de la visite.*«

Auch die Praxis steht grösstenteils auf diesem Standpunkte, wie wir aus den einzelnen Verträgen ersehen. Vergleiche z. B. die Konvention vom 16. Mai 1832 zwischen den Vereinigten Staaten und Chile Art. 3[1]); Art. 24 des Vertrages vom 6. September 1870 zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Peru; Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Italien vom 25. Februar 1871, Art. 18; ebenso spanische Instruktion vom 24. April 1898, Art. 4[2]).

Ist nun das Kriegsschiff auf die bestimmte gewünschte Entfernung an das Kauffahrteischiff herangekommnn, dann hisst der Kreuzer seine Flagge und fordert das neutrale Handelsschiff auf, seine Fahrt zu unterbrechen und ebenfalls seine Flagge zu hissen. Diese Aufforderung kann nur durch Zeichen erfolgen und zwar zunächst durch Abgabe eines blinden Schusses *[coup de canon à pondre]*, auch Versicherungsschuss *[coup d' assurance]* genannt. Wenn nun das neutrale Schiff dieser Aufforderung nicht nachkommt, gibt das Kriegsschiff einen zweiten Schuss ab und zwar nach der einen Ansicht ebenfalls noch einen blinden Schuss, nach der andern Auffassung einen scharfen, der aber so gehalten sein muss, dass er dem Schiffe keinen Schaden zugefügt. Die meisten Verträge verlangen schon beim zweiten Schuss einen *coup de canon à boulet.* Auch in den einzelnen Reglements und Instruktionen ist letztere Bestimmung aufgenommen und zwar derart, dass dieser zweite

---

1) Art. 3: »*Le bâtiment de guerre se tiendra à la plus grande distance compatible avec le but de la visite, les circonstances de la mer et du vent et le dégré de suspicion portant sur le vaisseau visité* . . ,« (Martens, Nouv. Rec. II, p. 438.)

2) Art. 4: »Das visitierende Schiff hat in der seinem Kommandanten oder Kapitän zweckentsprechend erscheinenden Entfernung von dem zu visitierenden Stellung zu nehmen je nach dem Stande des Windes, der See und der Strömung oder dem Masse des Verdachts, den das betreffende Fahrzeug erweckt.«



Schuss auf das Takelwerk gerichtet sein, also dem Schiff schon einigen Schaden zufügen, jedoch ihm vorläufig noch nicht verderblich werden soll. Bleibt nun auch diese schon etwas ernste und scharfe Mahnung ohne Erfolg, dann darf das Kriegsschiff alles anwenden, um das fliehende Handelsschiff in seine Gewalt zu bringen. Denn dann besteht die Vermutung, dass das Kauffahrteischiff irgendwie seine Neutralitätspflicht verletzt und daher guten Grund hat einer Durchsuchung durch das Kriegsschiff aus dem Wege zu gehen. In einem solchen Fall muss man dem Kriegsschiff das Recht einräumen, das fliehende Handelsschiff sogar in den Grund bohren zu dürfen. Dann ist der Fall ähnlich gelagert, wie wenn ein Spion im Landkrieg trotz der Aufforderung des Postens, stehen zu bleiben, seine Flucht fortsetzt, worauf ihn der Posten niederschiessen darf, ein Kriegsrecht, das noch niemals bestritten worden ist. Dem Fluchtverdacht steht die Widersetzung des Handelsschiffes gleich; denn dann begeht es eine offene Feindseligkeit und wird demnach als Feind behandelt. In demselben Sinne entschied sich das Institut für Völkerrecht *[§§ 10—13, De l' arrêt];* vergl, auch Art. 5 der französischeu Instruktion vom 25. Juli 1870; Art. 11 des preussischen Prisenreglements vom 3. März 1864; ferner Ortolan, I, p. 245[1]); über den Vorgang vergl. Bowles, S. 45 ff. und Neumann, S. 139 ff.; desgleichen Art. 17 des pyrenäischen Friedensvertrags vom 7. November 1656, welcher Artikel das ganze Verfahren regelt und daher für viele Verträge mustergültig wurde. Seiner grossen Bedeutung wegen sei er unten angeführt[2]).

---

1) *Après ce second avertissement, une obstination plus prolongée le vendrait justement suspect, et autoriserait à prendre contre lui des mesures plus vexatoires«.* (Ortolan, I, p. 245); vergl. auch p. 207 und 210.

2) Art. 17: *Les navires d'Espagne, pour éviter tout désordre n' approcheront pas de plus près le Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires français et*

In der neueren Zeit ist es üblich, statt des Signalschusses noch auf andere Weise dem Handelsschiffe sich verständlich zu machen. Dies ist ermöglicht worden durch die Einführung des internationalen Flaggenreglements, eine Einrichtung, die nur zu begrüssen ist. Durch diese Flaggensprache ist es viel leichter und für etwas ängstliche Gemüter auch viel beruhigender, die gegenseitigen Wünsche einander mitzuteilen, als wenn nur und sogleich die Kanonen reden.

Wird das Handelsschiff zur Nachtzeit aufgefordert anzuhalten, so muss es über der gehissten Flagge noch eine Laterne setzen, damit das Kriegsschiff auch die Nationalität der gezeigten Flagge erkennen kann.

Bei konvoierten Schiffen wird die Aufforderung zu stoppen und die Flagge zu hissen an den Kommandanten des Konvoi gerichtet.

2. Untersuchungsrecht (*droit de vitite*).

Hat das Handelsschiff auf die Aufforderung des Kriegsschiffes hin angehalten und seine Flagge gehisst, dann entsendet der Kreuzer ein Boot mit einem oder zwei Offiziere und ein paar Mann — sogenanntes Visitationskommando — ab, um die Schiffspapiere des Kauffahrteifahrers einer Prüfung zu unterziehen. Bei dem Visitationskommando verlangen einige Verträge und Reglements 2 Offiziere zur Vornahme der Prüfung, einmal um grössere Sicherheit zu haben, dass

---

faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrés les passe-ports par le maître du navire français, par lesquels il puisse approir non-seulement de la charge mais aussi du lieu de sa demeure et résidence et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ces deux moyens, on puisse connaître, s' il porte des marchandises de contrebande, et qu 'il apparoisse suffisamment tant de la qualité du dit navire que de son maître ou patron; aux quels passeports et lettres de mer, ce decret donnera entière foi et creance.«

das Visitationsrecht auch richtig vorgenommen wird, sodann soll der zweite Offizier den ganzen Vorgang protokollieren, um bei der eventuellen prisengerichtlichen Verhandlung Zeugnis ablegen zu können, dass der erste Offizier streng nach den Vorschriften verfahren habe. Diesen Standpunkt vertritt England in seinem *Naval prize law,* seinem Reglement für seine Seeoffiziere, Art. 203[1]). Auch Deutschland verlangt in dem schon öfters erwähnten Vertrage mit Costa-Riga von 1875 zwei Offiziere[2]). Auf jeden Fall ist es wünschenswert, dass ein solcher Eingriff in die Rechte der Neutralen möglichst schonend[3]) und streng vorschriftsmässig vorgenommen wird, wofür man die beste Garantie hat, wenn nicht ein, sondern zwei Offiziere das Visitationsrecht ausüben; denn es ist doch nicht leicht anzunehmen, dass die beiden Offiziere in ihrem allzugrossen Patriotismus sich eine Verfehlung zu schulden kommen lassen werden; indes ausgeschlossen ist auch das nicht. Ausser Deutschland, England und Spanien begnügen sich die anderen Staaten mit einem Offizier. Auch die Zahl der Mannschaft, die das fremde Schiff betreten darf, ist strenge vorgeschrieben, es dürfen in der Regel nicht mehr als zwei Mann sein; auch wird verlangt, dass sie keine Waffen tragen.

---

[1]) Art. 203: »*A second officer should if convenient accompany the visiting officer, and should be instructed to observe carefully everything that occurs during the visit in order that, if required, he may be able to give his testimony.*«

[2]) Art. 24: » . . . und lediglich ein Boot mit zwei Offizieren an Bord des neutralen Schiffes senden dürfen . . .«

[3]) Art. 10 des Vertrages vom 21. Februar 1907 zwischen England und Russland: » . . . *Quant à la visite des vaisseaux marchands, les vaisseaux de guerre et corsaires se conduiront avec autant de modération que les circonstances de la guerre permetent d' en user envers les puissances amis qui sont restées neutres, et en observant, le plus qu' il sera possible, les principes généralement reconnus et les préceptes du droit des gents.*« (Martens, *Rec. VI. p. 357).*

Grosse Meinungsverschiedenheit herrscht hinsichtlich der Frage, an Bord welchen Schiffes die Prüfung vorgenommen werden soll. Nach dem Vorbild des pyrenäischen Friedensvertrages haben sich die meisten Staaten entschlossen, die Prüfung nur an Bord des angehaltenen Schiffes vorzunehmen. Dies scheint mir auch das Richtige zu sein; denn man würde doch etwas zu weit gehen, wenn man den Kapitän des neutralen Handelsschiffes auch noch zwingen wollte, sein eigenes Schiff zu verlassen und sich mit seinen Schiffspapieren an Bord des fremden Kriegsschiffes zu begeben, um hier eine Prüfung vornehmen zu lassen. Wenn man einmal eine Prüfung vornimmt, muss man sie möglichst schonend vornehmen und dabei sich immer vor Augen halten, dass man mit dieser Handlung in fremde Rechte eingreift. Die Demütigung für den Neutralen ist schon gross genug, wenn man seiner gehissten Flagge keinen Glauben schenkt, und jetzt sollte man ihm noch zumuten, seine Schiffspapiere an Bord des Kriegsschiffes zu bringen! Nein, es ist nicht weniger als billig, dass das Kriegsschiff sich der Mühe unterzieht, seinerseits einen Offizier abzuschicken, um an Bord des Handelsschiffes die Prüfung vorzunehmen.

Aber auch aus praktischen Gründen wird es sich empfehlen, an Bord des angehaltenen Schiffes die Prüfung vorzunehmen. Wenn man nämlich Verdacht schöpft, dass es mit den vorgezeigten Papieren nicht richtig ist, kann man sich doch gleich an der Hand der Papiere von der Beschaffenheit der Ladung überzeugen und es ist unstreitig ein wesentlicher Vorteil sogleich nach dem Verdacht eine Durchsuchung des Schiffes vorzunehmen, als erst noch die Strecke zwischen dem Kriegsschiff und dem Handelsschiff durchfahren zu müssen, um dann das neutrale Schiff einer Durchsuchung zu unterwerfen. Denn dann können die Leute des Handelsschiffes immer noch Massregeln treffen, die eine Täuschung des visitierenden Offiziers bezwecken

sollen oder auch die Durchsuchung der einzelnen Räume sehr erschweren. Zu den Verträgen, die eine Prüfung nur an Bord des Handelsschiffes selbst zulassen, gehören das Abkommen zwischen Spanien und der Türkei von 1882, Art. 16; der Vertrag zwischen Russland und Portugal vom 9. Dezember 1787, Art. 25; Vertrag zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten vom 30. September 1800, Art. 18;[1]) Vertrag zwischen Deutschem Zollverein und Mexiko vom 28. August 1869, Art. 17; Abkommen Deutschlands und San Salvador vom 13. Juni 1870, Art. 21; Abkommen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten vom 26. Februar 1871, Art. 18; Vertrag zwischen Deutschland und Costa-Riga vom 18. Mai 1875, Art. 24.

Auch die Theorie vertritt diese Ansicht. Das Institut für Völkerrecht in seiner Sitzung zu Brüssel 1882/83 fasste folgenden Beschluss (S. 106): »*Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque pour montrer ses papiers ou pour toute autre chose.* Vergleiche auch Bulmerincq Völkerrecht in Marquadsen's Handbuch S. 373; Hautefeuille *(Histoire des orig.) p. 382: »Il résulte implicitement de tous les traités que c' est le croisseur qui doit se rende à bord du navire visité, et qu' il ne peut exiger que le neutre vienne a son bord, pour y produire ses papiers;* ferner Bowles, S. 50: *on boarding the merchantman.*

Auf dem entgegengesetzten Standpunkt stand Preussen in seinem Reglement vom 20. Juni 1864; Art. 11 enthält die Bestimmung, dass sich der Kapitän des Handelsschiffes an Bord des Kriegsschiffes begeben müsse, um hier seine Papiere zur Prüfung vorzulegen; ebenso lautet Art. 13 des dänischen Reglements vom 13. Februar 1864 und des Re-

---

[1]) » . . . *Il est expressément convenu que le neutre ne pourra être contraint d' aller à bord vaisseau visitant, pour y faire l' exhibition demandée des papiers, ou pour toute autre chose.*«



glements Österreichs vom gleichen Jahre. Indes zeigen uns die neuesten Verträge Deutschlands, dass es glücklicherweise den anderen Standpunkt jetzt einnimmt. Diese Frage ist und bleibt ein Streitpunkt, solange man hier nicht durch internationales Abkommen die gleiche Regelung in allen Prisenreglements erzielt.

Das Visitationsrecht erstreckt sich nur auf die Prüfung der Schiffspapiere *(papiers de bord).* Letztere haben den Zweck, die Nationalität des Schiffes und den Charakter der Ladung zu beweisen. So bestimmt schon Art. 2 und Art. 11 des französischen Reglements vom 26. Juli 1778, dass Staatsangehörigkeit des Schiffes, Herkunft, Beschaffenheit und Bestimmungsort der Waren nur aus den Schiffspapieren ersehen werden könne. Zahl und Form der Schiffspapiere werden von den einzelnen Staaten ganz verschieden bestimmt. Allgemein sind als Schiffspapiere anerkannt:

1. der Seebrief, auch Seepass genannt, bezeugt die Nationalität des Schiffes, beurkundet besonders die nationale Flagge; er wird gewöhnlich auf den Namen des Kapitäns ausgestellt;

2. das Eigentumszertifikat gibt den oder die Eigentümer des Schiffes an, vor allem auch den Wohnort;

3. die Musterrolle *(rôlle d' équipage)* ist das Verzeichnis der gesamten Schiffsmannschaft, gibt deren Nationalität, Heimat, Stand und Beruf an;

4. Konnossement und Chartepartie geben Aufschluss über die Befrachtung des Schiffes, über die Beschaffenheit, Herkunft und Bestimmung der Waren;

5. das Zertifikat ist ein amtliches Beglaubigungsschriftstück darüber, dass die vier erstgenannten Papieren echt sind, vor allem die Daten nicht gefälscht sind; es vertritt auch die Stelle der 4 ersten;[1])

---

[1]) Gesetz betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge vom 25. Oktober 1867, Art. 6: »Das

6. Schiffstagebuch *(journal)* enthält alle Begebenheiten, die sich seit der Abfahrt aus dem Hafen ereignet haben.

Mit dem Vorhandensein dieser Papiere muss sich der prüfende Offizier begnügen; er darf nicht zu einer Durchsuchung schreiten, wenn eines von den folgenden, weiteren Schiffspapieren fehlt, als da sind:

1. Der Beilbrief, welcher über die äussere Beschaffenheit des Schifies (Konstruktion und Abzeichen), über den Verfertigungs- und Absendungsort Aufschluss gibt, ferner über den inneren Bau des Schiffes, über das Material, das dazu verwendet wurde, über die Grösse, Umfang und Betriebskräfte des Schiffes, über den Namen und sonstige Merkmalen des Schiffes;

2. Flaggenattest, welches genaue Auskunft gibt für Farbe, Grösse und Gestalt der Flagge und als Nationalitätsausweis für das Schiff gilt;

3. Zollklarierungsdokumente, welche bescheinigen, dass

Zertifikat muss enthalten: 1. Den Namen und die Gattung des Schiffes; 2. seine Grösse und die nach der Grösse berechnete Tragfähigkeit; 3. die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum norddeutschen Bund gehörenden Landes geführt hat, den Umstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt hat, und ausserdem, wenn tunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung; 4. den Heimatshafen; den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder, und die Grösse der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und wenn die Gesellschaft eine Aktiengesellschaft ist, den Namen uud die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommand. auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter; 6. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigentums des Schiffes oder der einzelnen Schiffspart beruht; 7. die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder; 8. den Tag der Eintragung des Schiffes.«

von den verladenen Waren der schuldige Zoll entrichtet worden ist;

4. Gesundheitspass;

5. Versicherungsvertrag;

6. Konsulatsatteste. (Vergl. dazu §§ 41—58 des russischen Reglements von 1869; Art. 6 der französischen Instruktion vom 1870; §§ 27—29 des Reglements des Institut für Völkerrecht (ann. IX, p. 218 ff.)

Wenn die Papiere in Ordnung sind und der prüfende Offizier keinen weiteren Verdacht schöpft, kann das neutrale Handelsschiff ohne weitere Störung von seiten des Kriegführenden seine unterbrochene Reise fortsetzen.[1]) Zuvor wird aber der ganze Vorgang der Anhaltung und der Prüfung in das Journal des Handelsschiffes eingetragen unter ganz bestimmter Angabe über den Rang und Name des prüfenden Offiziers und des Kapitäns des Handelsschiffes, über die Zeit (Tag, Ort und Datum) und von dem Offizier mit dem Stempel seiner Regierung versehen und unterzeichnet. Vergleiche § 486 des Handelsgesetzbuches von 1879. Nach dem Art. 7 der spanischen Instruktion von 1898 soll der Prüfungsvorgang auch in das Tagebuch des Kriegsschiffes eingetragen werden.

Bei Schiffen unter Konvoi wird die Prüfung der konvoierten Schiffe an Bord des Geleitschiffes vorgenommen und der Vorgang im Journal des staatlichen Schiffes eingetragen. Zugleich soll nach einigen Verträgen der Kommandant eine schriftliche Erklärung abgeben, dahin lautend, dass die geleiteten Schiffe keine Kontrebande an Bord hätten (französische Instruktion vom 31. März 1834). Nach dem Institut für Völkerrecht (1875) genügt die Abgabe des Ehrenwortes des Kommandanten, ebenso bestimmt Art. 24

---

[1]) Vergleiche Prisenreglement § 18 des Instituts für Völkerrecht, Brüssel 1888; ferner Neumann, Völkerrecht, S. 139 ff.; ebenso Art. 15 der französischen Instruktion vom 25. Juli 1870.



des Vertrags zwischen Deutschland und Costa-Riga vom Jahre 1875.

3. Durchsuchungsrecht (*droit de recherche.*)

Ergibt sich aus den Papieren, dass das angehaltene Schiff trotz der neutralen Flagge ein feindliches ist, dass es also eine falsche Flagge geführt hat, so muss der prüfende Offizier folgendermassen verfahren: er muss alle Schiffspapiere in Anwesenheit des Käpitäns versiegeln, und beschlagnahmen, muss den ganzen Vorgang protokollieren; dann muss er die Beschaffenheit der Waren feststellen, alle Kisten und Kasten verziegeln; ferner hat er ein Verzeichnis über die Offiziere und Mannschaften aufzustellen und ein besonderes Verzeichnis über die Gegenstände, die den Reisenden gehören, abzufassen; zum Schluss muss er noch eine Besatzung an Bord des fremden Schiffes legen, um das Schiff wegführen zu lassen; die Besatzung und Offiziere des feindlichen Schiffes werden an Bord des Kriegsschiffes gebracht. Vergleiche hierzu Art. 45—47 des Prisenreglements des Instituts; Art. 13 und 44 des preussischen Reglements von 1864; Art. 15 der französischen Instruktion von 1870.

Zu einer eigentlichen Durchsuchung eines neutralen Schiffes darf erst geschritten werden, wenn dringender Verdacht vorliegt, dass die Papiere gefälscht oder sonstwie nicht in Ordnung sind oder aus anderen Umständen das Schiff kriegskontrebandeverdächtig erscheint. Dass die Papiere oft gefälscht werden oder auch doppelt vorhanden sind, um sie nach der Lage verwenden zu können, erklärt sich daraus, dass die Neutralen den Handel mit den verbotenen Waren nicht gerne aufgeben. So berichtet uns Ortolan[1]) von einem Fall, worin englische Rheder den

[1]) Ortolan, II. 207: *Au cas où vous auriez plus d' argent en Europe que vous en auriez besoin pour la mise hors de votre navire, il ne*

Kapitän anwiesen, mehrere Papiere an Bord zu nehmen, um sich ihrer je nach der Lage bedienen zu können. Vergleiche auch Hübner (*De la saisie bâtiments neutres*) *II, cap. 1, § 3.* Auch das Völkerrecht (1874) verlangt, dass eine Durchsuchung erst vorgenommen werden soll, wenn sich aus den Schiffspapieren ein wirklicher Verdacht ergibt (Art. 280): »*Il (l' officier) n' est autorisé a une recherche du navire que si les papiers de bord donnent lieu de soupçonner la fraude ou fournissent la preuve de celle — ci, ou, s' il y a des notifs sérieux de présumer la présence a bord d' objets destinés a la guerre.*« Vergleiche auch Bluntschli S. 459 (Völkerrecht), Gessner (*Le droit des neutres s. m.*) p. 314; ferner den Utrechter Vertrag vom 11. April 1713; ferner §§ 19—22 (*De la recherche*) des Prisenreglements des Instituts für Völkerrecht (IX).

Nur eine Prüfung der Papiere verlangt Hautefeuille und auf seinem Standpunkt steht auch Spanien in seiner Instruktion von 1898. Art. 4 lautet: »Ergibt sich nach Feststellung des ersten Punktes«, — das heisst, die Übereinstimmung der Nationalität mit der gehissten Flagge — »dass der Bestimmungshafen ein neutraler ist, so ist die Visitation dann erledigt. Ist jedoch das Schiff nach einem Hafen des Feindes der Nation bestimmt, der das visitierende Schiff angehört, so hat der Offizier vom Führer des visitierten Schiffs die Dokumente sich vorweisen zu lassen, aus denen sich die Gattung der Ladung ergibt, um festzustellen, ob Kriegskontrebande vorliegt oder nicht; im letztgedachten Falle ist die Visitierung definitiv erledigt und dem neutralen Schiffe steht frei, seine Fahrt fortzusetzen;

---

serait pas mal d' aheter deux ou trois différents passeports, ou moyen de quoi, quand vous partirez du Bengale, vous vous servirez de celui qui vous conviendra le mieux, et vous pourrez toujours vendre les autres ici avec avantage. Il faudra que le navire soit appelé de différents noms dans chaque passeport, et convenables au langage de chaque pays.«



im ersteren Fall erfolgt die Beschlagnahme, ohne dass jedoch nunmehr eine Durchsuchung an Bord ausgeführt werden darf.« Warum Spanien die Durchsuchung nicht sofort vornimmt, sondern das verdächtige Schiff erst vor ein Prisengericht schleppt, ist mir nicht recht verständlich; es könnte doch auf offener See die Durchsuchung vornehmen, wie es auch die anderen Mächte tun. Damit würde dem neutralen Schiffe ein grösserer Schaden erspart bleiben, falls der visitierende Offizier irrtümlicherweise das Schiff für kontrebandeverdächtig gehalten hat, als wenn er dasselbe erst nach einem ziemlich weit entfernten Hafen vor ein Prisengericht bringt. Denn die kostbare Zeit, die bis dahin verstrichen ist, kann man dem zu Unrecht beschlagnahmten Schiffe nicht mehr ersetzen und den sonstigen damit verbundenen Schaden in den meisten Fällen auch nicht, auch der gerechteste Richter nicht. Wenn aber der visitierende Offizier die Durchsuchung sofort vornimmt, wird sicherlich ein solch grosser Zeitverlust für das visitierte Schiff nicht entstehen und der damit verbundene Nachteil jedenfalls nicht so empfindlich sein. Zudem ist es dem durchsuchten Schiffe oft möglich, die durch die Vornahme der Durchsuchung verlorene Zeit durch schnellere Fahrt wieder einzuholen und so einigermassen den erlittenen Schaden wieder auszugleichen. Gewiss, eine Durchsuchung erfordert ja auch Zeit, aber jedenfalls ist der Zeitverlust nicht so gross, als wenn das neutrale Schiff vor ein weit entferntes Prisengericht gebracht wird und hier dem prisengerichtlichee Verfahren unterworfen wird.

Was die Verdachtsgründe betrifft, so ist hinsichtlich dieses Punktes schon oftmals gefehlt worden, weil die Regierungen gewöhnlich es ihren Offizieren anheimstellen, selbst die Entscheidung zu treffen, ob in dem einzelnen Fall ein Verdachtsgrund vorliegt oder nicht. Es ist ja sicherlich schwer für alle Fälle ein Reglement für diesen Punkt aufzustellen; indes ganz bestimmte Punkte soll doch jede Regierung

ihren Schiffskommandanten angeben, nach denen sich diese richten können. An diese aufgestellten Punkte muss sich aber auch die Regierung selbst halten, wenn ihr Prisengericht bei einer etwaigen späteren Entscheidung die Frage darauf hin zu prüfen hat. Man möchte fast von punischer Treulosigkeit sprechen, wenn man liest, wie gewisse Regierungen ihre Offiziere im geheimen anwiesen, ganz anders zu handeln als die öffentlich bekanntgemachten Instruktionen ihnen vorschrieben. Man sollte nicht glauben, dass etwas derartiges vorkommen könnte und tatsächlich ist es doch schon vorgekommen. Welche Momente als Verdachtsgründe gelten sollen, hat das Institut für Völkerrecht in seiner Sitzung zu Brüssel 1887—88 aufgestellt; § 20 seines Reglements bestimmt: »Begründeter Verdacht liegt in folgenden Fällen vor:

1. wenn das Handelsschiff bei der Aufforderung des Kriegsschiffes nicht angehalten hat,
2. wenn das Schiff sich widersetzt hat, seine Papiere vorzuzeigen,
3. wenn es doppelte, falsche, gefälschte, heimliche, unvollständige oder gar keine Papiere besitzt,
4. wenn die Papiere über Bord geworfen, oder vernichtet sind, insbesondere wenn dies geschehen ist bei Herannahen des Kriegsschiffes,
5. wenn das angehaltene Schiff unter falscher Flagge fährt.«

Ähnliche Bestimmungen enthält das preussische Prisenreglement von 1864 in seinen Artikeln 5 und 6.

Die wirkliche Durchsuchung des neutralen Schiffes darf nur in Anwesenheit seines Kapitäns stattfinden (vergl. hiezu § 11 des preussischen Reglements von 1864). Hinsichtlich der Frage, ob der visitierende Offizier die Schiffsräume durch seine eignen Leute öffnen lassen darf oder ob nur auf Befehl des Kapitäns des betreffenden Schiffes eine solche Öffnung vorgenommen werden darf, herrscht in der

Theorie wie in der Praxis Meinungsverschiedenheit. Nach meiner Meinung ist es das richtige, dass der betreffende Kapitän von dem prüfenden Offizier im Namen seiner Regierung aufgefordert wird, durch seine (des neutralen Kapitäns) Leute die Schiffsräume öffnen zu lassen. Kommt der Kapitän dieser Aufforderung nicht sogleich nach, dann hat der prüfende Offizier das Recht, durch seine eigene Begleitmannschaft die Schiffsbehältnisse öffnen zu lassen. Widersetzt sich auch jetzt noch der neutrale Kapitän, dann darf das Kriegsschiff das widerspenstige Kauffahrteischiff ohne jede weitere Untersuchung für gute Prise erklären. Auf diesem Standpunkt steht das preussische Prisenreglement, ebenso England in seinem *Naval Prize Law*. Vergl. auch das Institut für Völkerrecht 1888[1]); ferner Ortolan, II, p. 208. Spanien allein bestimmt in seinem Reglement von 1898, dass die Schiffsräume nicht geöffnet werden dürften, um die Ladung zu durchsuchen. Das hängt damit zusammen, dass Spanien eine Durchsuchung auf dem offenen Meere überhaupt nicht zulässt.

Wenn sich bei konvoierten Schiffen aus den Papieren ergibt, dass die geleiteten Schiffe kontrebandeverdächtig sind, dann entsendet der Kommandant des Konvoi einen Offizier an Bord des verdächtigen Schiffes, um hier der Durchsuchung beizuwohnen. Dieser Fall wird ja selten vorkommen, hauptsächlich wohl nur dann, wenn der Kom-

---

1) § 21 des Prisenreglements: »*Il n' est pas permis, aux personnes qui sont chargées d' opérer la recherche d'ouvrir ni de rompre des armoires, réduits, caisses, cassettes, tonnes, futaillies ou autres casattes pouvant renfermer une partie de la cargaison ni d' examiner arbitrairement les objets faisant partie de la cargaison que se trouvent répandus à découvert dans le navire.*

§ 22: »Dans le cas de soupçons, mentionnés au § 20, s' il n' y pas de résistance à la recherche, l' officier qui y procède, doit faire ouvrir les réduits par le patron et faire la recherche dans la cargaisson à découvert ur le navire avec le concours du patron.«



mandant des Konvoi selbst über die Beschaffenheit der Ladung getäuscht worden ist oder wenn sich Schiffe erst während der Fahrt an die geleiteten Schiffe angeschlossen haben; im letzteren Fall wird ein solches Schiff behandelt, wie wenn es überhaupt nicht bei den konvoierten Schiffen angetroffen worden wäre.

4. Konfiskation *(droit de saisié).*

Ergibt die Durchsuchung, dass der Verdacht, das Schiff habe Kontrebande verladen, wirklich gerechtfertigt war, dann erfolgt die Beschlagnahme der Waren, eventuell des ganzen Schiffes. Über den ganzen Vorgang muss ein genaues Protokoll aufgenommen werden, welches alle die Momente enthalten muss, wie ich sie oben unter 3 am Anfang angegeben habe. Wenn sich aus den Papieren mit Sicherheit ergibt, oder wenn der Kapitän des neutralen Handelsschiffes nachweisen kann, dass die verbotenen Waren wider Willen und Wissen des Kapitäns auf das Schiff gebracht worden, erstreckt sich die Beschlagnahme nur auf die betreffenden Waren. Denn es wäre doch eine Unbilligkeit, das ganze Schiff für das Tun einzelner haften zu lassen. Die konfiszierten Waren werden darauf auf das Kriegsschiff gebracht, wenn letzteres noch Raum genug hat, um die Kriegskontrebande aufzunehmen. Dem neutralen Handelsschiff steht es nun frei, seine Fahrt wieder aufzunehmen. Ist jedoch die Ladung des Kauffahrteischiffes so gross, dass sie an Bord des Kriegsschiffes nicht gebracht werden kann, dann muss das Handelsschiff wohl oder übel dem Kriegsschiff vor ein Prisengericht folgen, ganz gleich ob der Kapitän von dem Charakter der Waren Kenntnis hatte oder nicht.

Vom Augenblick der Konfiskation an ist das Kriegsschiff dem Handelsschiff gegenüber verantwortlich für jeden Schaden, den das Schiff selbst oder die Waren durch den Transport

erleiden; natürlich haftet das Kriegsschiff nicht für solche Verluste, die von der schlechten Eigenschaft der Waren herrühren und die auch eingetreten wären, wenn das Handelsschiff nicht konfisziert worden wäre, desgleichen nicht für solche Verluste, die durch einen Seeunfall dem Kauffahrteifahrer zugefügt wurden. Ist es dem Kriegsschiff nicht möglich, den Kauffahrteifahrer vor ein Prisengericht des kriegführenden Staates zu bringen oder kann auch sonst ein neutraler Hafen nicht erreicht werden, dann darf das Kriegsschiff den Kauffahrteifahrer zerstören. Dasselbe Recht steht dem Kreuzer zu, wenn er selbst von seinem Gegner verfolgt wird und er sich nur durch Zerstören des beschlagnahmten Handelsschiffes vor Vernichtung oder Kaperei durch den Gegner retten kann; denn er ist nicht verpflichtet, das konfiszierte Schiff seinem Gegner in die Hände fallen zu lassen. Vergleiche hiezu §§ 50, 51 des Prisenreglements des Instituts für Völkerrecht von 1888[1]). Endlich darf auch im Falle des fortgesetzten Widerstandes von seiten des neutralen Schiffes das Kriegsschiff ersteres in den Grund bohren; selbst wenn es sich später herausstellen sollte, dass das Kauffahrteischiff gar keine Kontrebande verladen hatte, so ist trotzdem der kriegführende Staat nicht ersatzpflichtig, sein Handeln war ganz korrekt.

§ 12.

Befreiung eines beschlagnahmten Schiffes.

1. Selbstbefreiung.

Die blosse Beschlagnahme eines Handelsschiffes bewirkt noch nicht, dass das Eigentum an den beschlagnahmten Gegenständen auf den kriegführenden Staat übergeht,

[1]) Vergleiche auch Art. 108 des russischen Reglements von 1869, Art. 21 des russischen Reglements von 1895; ferner Art. 20 der französischen Instruktion von 1870.



das geschieht erst durch den Spruch des Prisengerichts. Solange also das konfiszierte Schiff sich auf dem Wege zu einem Prisengericht befindet, steht es zwar unter der Aufsicht des Kriegsschiffes, aber ein Eigentumswechsel hat noch nicht stattgefunden. Wenn es nun dem konfiszierten Kauffahrteifahrer gelingen sollte, sich während der Fahrt nach einem Hafen, wo er abgeurteilt werden soll, auf irgend eine Art zu befreien, dann geht das Konfiskationsrecht des kriegführenden Staates unter. Er darf auf keinen Fall das fliehende Schiff in die Gewässer der Neutralen verfolgen, wie ja oben an andrer Stelle schon des näheren ausgeführt wurde, ebensowenig wie er das Recht hat; von dem neutralen Staate das Handelsschiff herauszufordern. Der Selbstbefreiung des Schiffes steht seine Befreiung durch Naturgewalt gleich.

2. Befreiung durch den Gegner.

Hinsichtlich der Frage, ob bei einer Befreiung eines beschlagnahmten Schiffes durch den Gegner das Schiff und die Ladung seinem Eigentümer zufallen oder ob beide der Gegner als gute Beute behalten darf, war man sich ursprünglich nicht einig. Die einen schlossen sich dem *Consolato del mar* an, sprachen also das Schiff samt der Ladung dem Wiedernehmer zu, aber nur dann, wenn der erste Nehmer das konfiszierte Schiff in Sicherheit gebracht hatte und aus diesem Gewahrsam der Gegner das Handelsschiff wieder befreite[1]) Dieser Eigentumserwerb an dem befreiten Schiffe durch den Wiedernehmer wurde dadurch erklärt, dass ja der erste Nehmer sofort mit dem Verbringen des

[1]) Gessner, *Le droit des neutres sur m.* 357.
Calvo, *Dict. Man. de Dipl.* § 3195.
Perels, Seerecht 210.
Ebenso § 10 des preussischen Prisenreglements.

Schiffes in Sicherheit selbst Eigentümer geworden sei und daher auch das Eigentum wieder an den Wiedernehmer verlieren müsse. Und zwar genügte zum Eigentumserwerb durch den ersten Nehmer, wenn dieser das Schiff nur 24 Stunden im Besitz gehabt hatte. Vergleiche Art. 61 der Ordonnanz Heinrichs III von Frankreich vom März 1584 und Art. 8 der französischen Marineordonnanz von 1681.

Den entgegengesetzten Standpunkt nimmt England ein. Es gibt in jedem Falle bei einer Wiedernahme das Schiff an seinen früheren Eigentümer zurück, selbst wenn ein Prisengericht das honfiszierte Schiff dem Nehmer als Eigentum zugesprochen hatte, und verlangt nur eine kleine Entschädigung von dem ursprünglichen Eigentümer für den Dienst. Auch Englands Standpunkt ist insofern nicht der richtige, als es auch in dem Fall das frühere Eigentum wieder aufleben lässt, nachdem doch schon das Prisengericht dem ersten Nehmer das beschlagnahmte Schiff zu Eigentum zuerkannt hatte; in diesem Fall lebt das frühere Eigentum nicht wieder auf, nein, der Wiedernehmer wird Eigentümer, er ist nicht verpflichtet dem ursprünglichen Eigentümer das Schiff wieder herauszugeben. Nur wenn das beschlagnahmte Schiff befreit wird, bevor ein Prisengericht dasselbe dem ersten Nehmer zugesprochen hat, muss es unter allen Umständen seinem Eigentümer zurückgegeben werden. Denn da der erste Nehmer noch kein Eigentum durch die blosse Konfiskation an dem Handelsschiffe erwirbt, sondern nur den Besitz hat, kann der zweite Nehmer auch nur den Besitz erlangen, wenn er das Schiff auf der Fahrt zu einem Prisengericht befreit; das Eigentumsverhältnis verändert sich deshalb auch nicht im geringsten. Und da ferner der erste Nehmer den Besitz mit Gewalt erlangt hat, der Besitz also fehlerhaft ist, kann auch der zweite Nehmer nur einen fehlerhaften Besitz erwerben, zumal ja auch er nur durch Anwendung von Gewalt wieder in den Besitz des beschlagnahmten Schiffes kommt. Daraus

folgt: weil nun auch der Wiedernehmer dem Eigentümer gegenüber fehlerhaft besitzt, kann der Eigentümer das befreite Schiff samt der Ladung von dem Wiedernehmer herausverlangen. Dieselbe Stellung nimmt auch das Institut für Völkerrecht ein in seinem Prisenreglement Art. 119—122. Vergleiche auch Hautefeuille, *Des droits et de devoirs ... III, 385 ff.*; Bluntschli, Völkerrecht, §§ 859—862; Gessner, *Le droit des neutr. ...*, p. 344 ff.; ferner Wheaton, *Elements II,* p. 33 ff.

§ 13.

Verfahren vor dem Prisengerichte.

Das Prisengericht oder Admiralitätsgericht hat zu entscheiden, ob im gegebenen Falle wirklich Kontrebande vorliegt, ob also die Rechtmässigkeit der Prise gegeben ist. Zuständig sind nur die Prisengerichte, die von dem kriegführenden Staat eigens dazu bestellt worden sind, nur ausnahmsweise können auch die Gerichte der Neutralen zuständig sein, nämlich in dem Falle, wenn die Beschlagnahme des Handelsschiffes auf neutralen Seegebiet erfolgte.

Die Organisation der Prisengerichte bestimmt sich nach den betreffenden Landesgesetzen.[1]) Manche Staaten besetzen den Prisengerichtshof nur mit richterlichen Beamten, so England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, andre Länder haben für ihre Prisengerichte nur Verwaltungsbeamte bestellt, wie Spanien und Frankreich,

---

1) Vergleiche deutsches Reichsgesetz, betreffend die Prisengerichtsbarkeit vom 3. Nai 1884, dazu die kaiserliche Verordnung vom 15. Februar 1889; russisches Reglement vom 27. März 1895; französisches Dekret vom 9. Mai 1849. Ferner Phillimore, *Commentaries upon international law, III, § 439;* Bulmerincq, *le droit des prices maritimes (Revue de droit international.) p. 630 ff.*



und wieder andere haben das gemischte System, so Deutschland und Russland.

Das eigentliche Verfahren ist folgendes: Sobald das Kriegsschiff mit dem beschlagnahmten Handelsschiffe in den Hafen des Priesengerichtes gekommen ist, begibt sich der Käpitän des Kriegsschiffes zu dem Vorsitzenden des Prisengerichts mit den Papieren des beschlagnahmten Schiffes. Daraufhin wird sofort eine gerichtliche Untersuchung vorgenommen, welche die Papiere und die konfiszierte Ladung einer nochmaligen Prüfung unterwirft. Erst nach dem Abschluss der Voruntersuchung, welche das eigentliche Material liefern soll, wird zur Verhandlung in erster Instanz geschritten. Kläger ist hier der Kapitän des beschlagnamten Schiffes, hat also grösstenteils die Beweislast — bei konvoierten Schiffen nimmt seine Stellung ein der von dem Kommandanten des Konvoi damit beauftragte Offizier, das geleitete, konfiszierte Schiff bei der prisengerichtlichen Verhandlung zu vertreten. Ergibt sich nun aus der Verhandlung, dass die Beschlagnahme zu Recht erfolgt war, dann hat das Prisengericht dem Nehmer die beschlagnahmten Gegenstände als Eigentum zuzusprechen. Stellt sich aber heraus, dass das Schiff gar keine Kontrebande verladen hatte, die Konfiskation also zu Unrecht erfolgte, wird das Handelsschiff freigesprochen, bekommt seinen durch die Beschlagnahme erlittenen Verlust, soweit es möglich ist. von dem Nehmerstaat ersetzt. Wenn aber das neutrale Handelsschiff trotz seiner rein neutralen Ladung Anlass zu Konfiskation gegeben hat, sei es, dass seine Papiere nicht in Ordnung waren oder überhaupt keine Papiere an Bord hatte, sei es, dass es nicht sofort bei der ersten Aufforderung, seine Flagge zu hissen und zu stoppen, diesem Befehle nachgekommen war, dann wird es zwar freigesprochen, bekommt jedoch keinen Ersatz für den entstandenen Schaden und muss obendrein noch die Kosten des ganzen Verfahrens tragen.

Einen Instanzenzug gibt es zur Zeit noch nicht. Ein Gericht zweiter Instanz sollte nach dem Beschluss des Instituts für Völkerrecht in seiner Sitzung zu Brüssel 1887/88 von einem internationalen Gerichtshof[1]) gebildet werden; aber dieser Beschluss ist von den einzelnen Regierungen leider noch nicht verwirklicht worden. Es wäre sehr zu wünschen, wenn sich die Seemächte dahin verständigen würden, als höchste und letzte Instanz in Prisengerichtssachen einen internationalen Gerichtshof zu schaffen, resp. damit das Haager Schiedsgericht zu betrauen, denn dann hätte man doch grössere Sicherheit für die Unparteilichkeit der Richter.

§ 14.

Rechtliche Stellung eines schon einmal durchsuchten Schiffes.

Bei der Beurteilung dieser Frage kommen wir zu ganz verschiedenden Ergebnissen je nach der Lage des einzelnen Falles. Nehmen wir zunächst folgenden Fall an: Ein schon einmal durchsuchtes Schiff wird von einem Kriegsschiff derselben Kriegspartei behufs Ausübung des Durchsuchungsrecht angehalten ohne Kenntnis von der ersten Durchsuchung. Wenn nun der Kapitän des neutralen Schiffes die Papiere, welche die erste Durchsuchung bescheinigen, dem an Bord gekommenen Offizier vorzeigt, muss sich dann der Offizier damit begnügen und von jeder weiteren Prüfung der anderen Papiere absehen oder darf er trotz dieser Bescheinigung eine nochmalige Prüfung der sämtlichen Schiffspapiere und schliesslich gar eine wirkliche Durchsuchung der Schiffsräume vornehmen? Ist

[1]) Vergleiche Hirsch, Kontrebande S. 59.

es ganz und gar ausgeschlossen, dass eine Fälschung der vorgezeigten Bescheinigung vorliegen kann, dass vor allem wegen des kurzen Zeitraums zwischen der ersten Durchsuchung und dem jetzigen Akte das neutrale Schiff seine Fahrt unterbrochen haben kann, dann muss sich nach meiner Ansicht der Offizier mit diesem schriftlichen Nachweise zufrieden geben und unverzüglich das Handelsschiff verlassen, damit letzteres, ohne weiter behelligt zu werden, seine Reise wieder fortsetzen kann. Wenn aber das Handelsschiff auf die erste Mahnung beizudrehen, nicht sofort gehalten hat, wenn Zweifel in die Echtheit der vorgezeigten Bescheinigung gesetzt werden, wenn das Handelsschiff einen ganz anderen Kurs eingeschlagen hat als in der Bescheinigung angegeben, dann darf der abgesandte Offizier sofort zu einer neuen Prüfung der Schiffspapiere schreiten. Ergibt sich nun bei der abermaligen Durchsicht, dass bei der ersten Prüfung vorhanden gewesene Papiere nicht mehr da sind, dass das Handelsschiff inzwischen einen anderen Hafen angelaufen hat, dass es andre Waren eingeladen hat, dann ist der prüfende Offizier berechtigt, sogar eine eigentliche Durchsuchung des Schiffes vorzunehmen, selbst wenn es bei der ersten Anhaltung und Visitierung nicht zu einer Durchsuchung gekommen war. Denn dann besteht doch genügend Verdacht, dass das angehaltene Schiff irgendwie seine Neutralitätspflichten verletzt haben kann.

Zweiter Fall. Ein schon einmal durchsuchtes Schiff wird von einem der anderen Kriegspartei angehörenden Kriegsschiffe angehalten. Hier ist die Frage leichter zu entscheiden, weil sich der eine der Kriegführenden nicht an das zu halten braucht, was der andere getan hat, mit anderen Worten, in diesem Falle darf auch die andere Kriegspartei das neutrale Schiff einer nochmaligen Prüfung und Durchsuchung unterwerfen, er ist nicht an die Bescheinigung seines Gegners gebunden, das Schiff habe keine Kriegskontrebande an Bord.

§ 15.

Missbrauch des Durchsuchungsrechtes.

Das Durchssuchungsrecht ist lediglich bedingt durch die Notwendigkeit des Krieges, kann daher nur während der Dauer des Krieges und nur von den staatlich dazu bestellten Organen der Kriegsparteien ausgeübt werden. Es ist und bleibt ein Eingriff in die Rechte der Neutralen, ein Eingriff, der sich nur aus der Notwendigkeit des Krieges selbst entschuldigen lässt, aber auch gerade deswegen seinen guten Grund und seine unleugbare Berechtigung hat. Aus dieser Tatsache, dass der Kriegführende bei der Ausübung des Durchsuchungsrechtes in fremde Interessen, in fremde Rechte übergreift, ergibt sich für ihn die Notwendigkeit, diesen Übergriff möglichst schonend, möglichst rücksichtsvoll vorzunehmen und strenge nach den Vorschriften, welche für dieses Verfahren aufgestellt sind, vorzugehen. Gerade bei Ausübung dieses Rechtes können ja Überschreitungen leicht vorkommen, da sich hier entgegengesetzte Elemente gegenüberstehen. Auf der einen Seite haben wir einen Offizier,[1] der gar leicht in seinem allzugrossen Pflichtgefühl zu ungestüm und zu herrisch vorgehen kann, auf der anderen Seite einen Kapitän, der im Vertrauen auf sein gutes Recht und als Herr seines Schiffes

[1] Grund, Durchsuchungsrecht, S. 46: »Das Schiff ist die Heimat des Seefahrers. Innerhalb derselben muss er sich so frei und uneingeschränkt fühlen, wie in seinem eigenen Hause. Dieses widerstreitet den amerikanischen wie den englischen Begriffen von Freiheit und aus denselben Gründen kann die amerikanische Regierung auch nicht zugeben, dass das Haus des Seefahrers, sein gutes Schiff den willkürlichen Besuchen englischer, oder was immer für Polizeibeamter offen stehe, dass diese Herren in Uniform mit Portepen die armen wehrlosen Matrosen eines Kauffahrers die Revue passieren lassen, bei der Untersuchung das Oberste zu unterst kehren, das Schiff unnötig aufhalten oder wohl gar aus unzureichenden Gründen in einen entlegenen Hafen führen könnten, ohne dass den so Misshandelnden Genugtuung würde.«



nur ungern den Befehlen eines vielleicht jüngeren Offiziers gehorchen wird. Wenn daher nicht mit der grössten Besonnenheit und Ruhe vorgegangen wird, muss es ja zu Überschreitungen und Rechtsverletzungen kommen. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, zur Vornahme der Prüfung der Schiffspapiere und der Durchsuchung der Schiffsräume nur ältere, erfahrene Offiziere zn verwenden, da man einem solchen doch eher und lieber Gehorsam leistet, als einem jungen, unerfahrenen Manne, »einem jungen, unbärtigen Schiffsleutnant aus irgend einer guten Familie,« wie Grund in seinem Durchsuchungsrecht S. 65 sagt.

Aus dem Umstande, dass nur ein Staat das Durchsuchungsrecht ausüben kann, ergibt sich, dass dieser Staat auch die Haftung für die Überschreitungen seiner Organe, die mit der Ausübung dieser Befugnis betraut sind, übernehmen muss. Eine solche Überschreitung ist gegeben, wenn bei der Durchsuchung des neutralen Schiffes gewalttätig und ungebührlich hart verfahren wurde, ohne dass das Handelsschiff zu solchem Vorgehen Veranlassung gegeben hat[1]). Selbst wenn im gegebenen Falle das neutrale Schiff keinen Schaden erlitten hätte, so kann es trotzdem bei der Regierung des Kriegsschiffes Beschwerde erheben; denn Gewalttätigkeiten braucht sich niemand gefallen zu lassen, auch nicht der Kapitän eines friedlichen Handelsschiffes von einem Offizier eines kriegführenden Staates.

Im folgenden wollen wir einige Fälle besprechen, in denen sich ein Missbrauch des Durchsuchungsrechts ergeben kann.

Eine Verletzung der Rechte der Neutralen wäre einmal dann gegeben, wenn der Kriegführende die staatlichen Schiffe einer neutralen Macht dem Durchsuchungsrecht unterwerfen und ebenso wenn er in den Gewässern der Neutralen dieses Recht ausüben wollte.

---

[1]) Bluntschli, Völkerrecht S. 460.

Ein weiterer Missbrauch der dem Kriegführenden eingeräumten Rechte liegt vor, wenn der prüfende Offizier eine Untersuchung der Ladung vornimmt, obwohl sich weder aus den Papieren noch aus den sonstigen Umständen ein Verdacht ergibt, dass das Schiff Kontrebande verladen habe. Vergleiche hiezu Bonfilz, Völkerrecht, S. 321.

Ebenso liegt ein Missbrauch des Durchsuchungsrechts vor, wenn der prüfende Offfzier die Waren beschädigt[1]) oder Schiffspapiere mitnimmt. Manche Staaten lassen in diesem Falle den Kapitän des Kriegsschiffes für jeden Schaden haften, den eine ungerechtfertigte Durchsuchung zur Folge haben kann. Vergl. Art. 5 des Vertrages zwischen England und Russland vom 17. Juni 1801 (*Martens, Recueil* VII, S. 260); Art. 24 des Vertrages zwischen Deutschland und Costa-Rica von 1875; ferner Bulmerincq, Völkerrecht, S. 374; *Calvo, Dict. Man., p. 446: »L' Etat dont les navires sont chargés de procéder à la visite est responsable envers l' État neutre des actes de violence commispendant la visite ou les recherches.* Vergl. auch Wheaton, *Elements* . . . § 536.

Glaubt nun der Kapitän des neutralen Schiffes, dass der Kriegführende in irgend einer Weise sein Recht missbraucht hat, so kann er sich sofort nach Beendiguug der Durchsuchung bei einem Prisengerichte des kriegführenden Staates beschweren. Ein solches Beschwerderecht räumt England ausdrücklich den Neutralen ein, ja es geht noch weiter, es macht seinen Offizieren sogar zur Pflicht, den Kapitän des neutralen Schiffes auf dieses Recht aufmerksam zu machen. So sagt Art. 210 des *Naval prize law: »Before quitting the Vessel, the Visiting Officer schould ask the Master whether he has any complaint te make of*

---

[1]) Bowles, S. 45: *»He may not break bulk, nor touch or embezzle an article on board the vessel under pain of forfeiting his whole share in the prize, together with treble the value of the articles embezzled.«*



the manner in which the Visit has been conducted or an any other ground.«

Freilich wird diese Beschwerde vielfach keinen praktischen Erfolg haben, denn trotz des besten Willens der Regierung kann man oft den entstandenen Übelständen nicht mehr abhelfen. Vergleiche Gessner, *Droit des neutres, p. 318.*

§ 16.

Das amtliche Beglaubigungszeugnis.

In der Einleitung habe ich davon gesprochen, dass auf der Berliner Konferenz 1906 der Vorschlag gemacht wurde: bei Ausbruch eines Krieges solle jedes neutrale Handelsschiff mit einem amtlichen Beglaubigungszeugnis versehen werden, welches die Nationalität eines Schiffes angebe; mit diesem Schriftstück müsse sich der Kriegführende begnügen, er dürfe weder eine Prüfung der Schiffspapiere vornehmen, noch viel weniger das neutrale Schiff einer Durchsuchung unterwerfen. Im folgenden wollen wir nun auf diesen Punkt näher eingehen.

Ein wesentliches Merkmal einer öffentlichen Urkunde ist ihre Beweiskraft, das heisst, sie beweisst voll und ganz, dass die in ihr beurkundeten Vorgänge auch wirklich der Wahrheit entsprechen. Allein dieser Beweis ist nicht unwiderleglich. In noch viel stärkerem Masse trifft letzteres zu bei den durch die Urkunde bezeugten Tatsachen. Das erklärt sich daraus, dass der beurkundende Beamte sich selbst in seiner Wahrnehmung getäuscht haben kann oder dass er von einem Dritten getäuscht worden ist.

Zu diesen öffentlichen Urkunden müsste auch das amtliche Beglaubigungszeugnis gehören, welches über die Nationalität eines Schiffes ausgestellt werden sollte. Dass schon über diesen Punkt die Urkunde irgend welche Unrichtig-

keiten enthalten kann, ist nicht leicht denkbar. Indes mit dem blossen Nationalitätsnachweis wäre dem Kriegführenden nur gedient, wenn einzig und allein das Konfiskationsrecht feindlicher Schiffe durch den Kriegführenden inbetracht käme. Denn sobald die Nationalität eines Schiffes festgestellst wäre, hätte ja der Kriegführende weiter kein Interesse und auch kein Recht, die Papiere des angehaltenen Schiffes zu prüfen; das neutrale Handelsschiff könnte unbehelligt seine Reise fortsetzen, das feindliche Schiff würde konfisziert werden. Darum könnte man ja auch ganz gut auf die Ausübung des Durchsuchungsrechts verzichten, sobald man das feindliche Privateigentum zur See für unverletzlich erklärt hat. Aber das Durchsuchungsrecht hat doch nicht nur den Zweck, die Nationalität eines Schiffes festzustellen, sondern auch vor allem den Charakter seiner Ladung. Dass man die Beschaffenheit der Waren nicht aus dem blossen Nationalitätsnachweis ersehen kann, liegt auf der Hand, dass man daraus auch nicht den Bestimmungsort erkennen kann, ist ebenfalls klar. Wenn also dieses amtliche Schriftstück für den Kriegführenden irgendwelchen Wert haben soll, muss es neben dem Nationalitätsnachweis vor allem noch über die an Bord sich befindenden Personen und Waren genauen und vollkommenen Aufschluss geben. Das kann geschehen einmal dadurch, dass in der öffentlichen Urkunde ein Vermerk über die Richtigkeit und Vollständigkeit der diesbezüglichen Schiffspapiere aufgenommen wird, sodann dadurch, dass die Urkunde selbst über die Personen und Waren die nötigen Angaben enthält. Um all das feststellen zu können, muss der Beamte das Schiff vor seiner Abfahrt aus dem Hafen einer genauen Prüfung unterwerfen.

Wenn das neutrale Handelsschiff mit einem solchen amtlichen Beglaubigungszeugnis ausgestattet ist, müsste es eigentlich dieselbe Stellung einnehmen wie ein staatliches Postschiff, das amtliche Schriftstück müsste der Erklärung des Kommandanten des staatlichen Postschiffes gleichstehen.

Daraus folgt: jedes derartig ausgestattete neutrale Handelsschiff dürfte ebensowenig der Ausübung des Durchsuchungsrechts unterworfen werden wie jedes andere Staatsschiff. Denn der Beamte, der die Urkunde ausgestellt hat, ist nicht weniger staatliches Organ wie der Kommandant eines staatlichen Postschiffes. Darum müsste der Kriegführende die in der Urkunde niedergelegte Erklärung ebensogut respektieren, wie diejenige des Schiffskommandanten eines Staatsschiffes.

Indess der Charakter eines staatlichen Postschiffes und derjenige eines Handelsschiffes ist doch zu verschieden, als dass man beide auf ein und dieselbe Stufe stellen könnte. Ein Postschiff ist Eigentum des Staates, ein Handelsschiff gehört Privaten; ein Postschiff steht unter Aufsicht von Organen des Staates, ein Handelsschiff wird von Privatangestellten geführt; ein Postschiff hat lediglich den Zweck, den Postverkehr zu vermitteln, ein Handelsschiff dient fasst ausschliesslich dem Warentransport; ein Postschiff wird niemals Kriegskontrebande transportieren, bei einem Handelsschiff ist das nicht ausgeschlossen; bei einem Postschiff gibt ein Vertreter der Regierung dem Kriegführenden sein Ehrenwort, bei einem Handelsschiff liegt nur eine amtliche Beglaubigung vor; bei einem Postschiff ist die Bestechung des Kommandanten, Kriegskontrebande auf sein Schiff zu verladen, so gut wie ausgeschlossen, bei einem Handelsschiff muss der Kriegführende damit rechnen, dass der Beamte bei der Besichtigung des Schiffes und seiner Ladung selbst getäuscht worden ist oder dass er die Besichtigung nicht sorgsam genug vorgenommen hat.

Dazu kommt folgendes: Über den Begriff der Kriegskontrebande herrscht bis auf den heutigen Tag die grösste Meinungsverschiedenheit. Bei Ausbruch eines Krieges wollen die Kriegführenden manche Waren als Kontrebande betrachtet wissen, während die Neutralen die betreffenden Waren nicht als Kontrebande gelten zu lassen gewillt

sind. Wenn nun der Beamte das Beglaubigungszeugnis ausstellt, dürfte er die Waren, die seine Regierung nicht als Kontrebande betrachtet, auch nicht als solche in die Urkunde eintragen. Die Folge davon wäre: das Beglaubigungszeugnis sicherte dem Kriegführenden die vollkommene Neutralität des angehaltenen Schiffes zu, während das Schiff in Wirklichkeit doch verbotene Waren an Bord hätte. Müsste sich der Kriegführende mit diesem Beglaubigungszeugnis zufrieden geben, dann wäre er der Betrogene.

Übrigens ist denn die im Inland ausgestellte öffentliche Urkunde für den fremden Kriegführenden verbindlich, ist der kriegführende Souverän verpflichtet, dem vorgezeigten beschriebenen, mit einem Siegel einer fremden Regierung versehenen Papiere unbedingt Glauben zu schenken? Aus der gegenseitigen Achtung, die sich die Staaten einander schuldig sind, ergäbe sich allerdings für die Kriegspartei die Verpflichtung, die in dem Schriftstück niedergelegte Erklärung des neutralen Staates als wahr anzuerkennen. Allein in punkto Kriegskontrebande handelt es sich um zu wichtige Interessen, als dass der Kriegführende einem solchen amtlichen Schriftstück blindlings Glauben schenken dürfte; auf keinen Fall kann ihm diese Urkunde dieselbe Garantie für die Neutralität des Schiffes und der Ladung leisten, als wenn er selbst sich von dem Charakter der Ladung überzeugt.

Nach dem Gesagten kann man von dem Kriegführenden nicht verlangen, dass er auf die Ausübung des Durchsuchungsrechts aus dem Grunde verzichte, weil das neutrale Handelsschiff mit solch einem amtlichen Beglaubigungszeugnis versehen ist.

Schluss.

An eine Beseitigung des Durchsuchungsrechts kann nicht gedacht werden, solange Privateigentum weggenommen werden darf. Selbst wenn man es endlich einmal erreichen würde, dem feindlichen Privateigentum im Seekrieg dieselbe Unverletzlichkeit wie im Landkrieg zu sichern, bliebe uns immer noch die Frage der Kriegskontrebande übrig. Und gerade über diesen letzten Punkt kommen wir nicht hinweg. Denn der Kriegführende wird und kann niemals dulden, dass die nicht am Kriege beteiligten Völker seinen Gegner irgendwie unterstützen. Wie soll aber der Kriegführende diese Unterstützung verhindern, wenn man ihm nicht die Möglichkeit gibt, von dem wahren Bestimmungsort des Schiffes und der Ladung Kenntnis zu nehmen? Das einzige Mittel hiezu ist das Durchsuchungsrecht.

